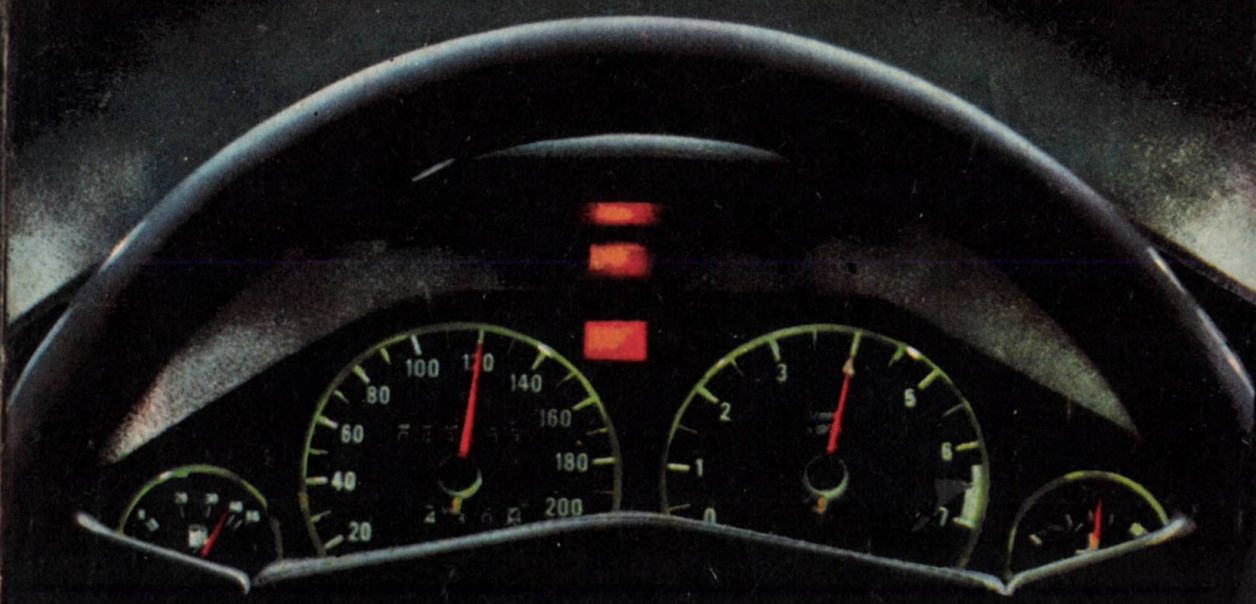


245591

ALMANAH AUTO
almanah
auto
1988
ALMANAH
AUTO '88
ALMANAH AUTO
almanah
auto
'88

almanah auto 1988



ÎN ALMANAH AUTO '88 SEMNEAZĂ:

• ION BANU • VASILE BĂRAN • VICTOR
BEDA • TRAIAN CANȚA • MIRCEA CIUCA •
HORIA CONSTANTINESCU • VASILE DOCHIA
• GHEORGHE ENE • ADRIAN GENUNEANU •
DAN GORODCOV • DORIN IANCU • VALERIU
IONESCU • ION LILA • DUMITRU LAZĂR •
CONSTANTIN MAREȘ • DRAGOȘ MARINESCU
• MIHAI MATEICIUC • ION MĂNOIU • AL.
MIRONOV • MIRCEA MUȘAT • DAN NĂSTASE
• OCTAVIAN NICULESCU • MIHAI PĂRALUȚA
• MIRCEA PODANI • VIOREL ORĂDEANU •
AUREL ROSIN • MIHAI STRATULAT • DINU
PAUL ZAHARIA

ALMANAH AUTO '88

Editat de redacția
revistei AUTOTURISM

Redactor șef
VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică și
copertele I și IV
NICOLAE NOBILESCU

Copertele II și III
arh. HORIA CONSTANTINESCU

Prezentarea tehnică
VICTORIA POSTELNICU

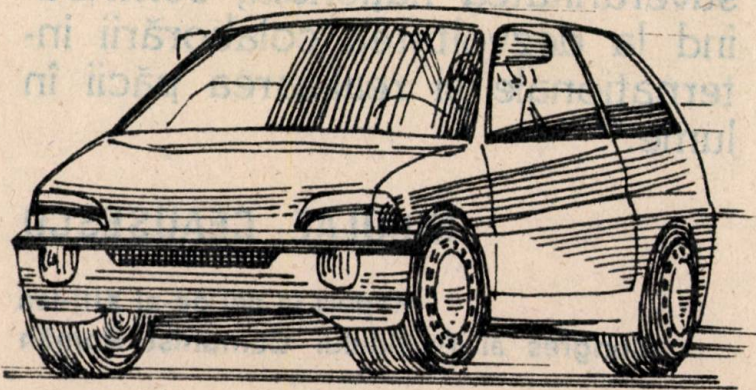
Secretar de redacție
OCTAVIAN NICULESCU



La
mulți ani
1988

Tiparul
COMBINATUL
POLIGRAFIC
„CASA ȘCITEI”
Comanda nr. 70322

ALMA NAII AUTO 1988



„Trebuie să fim pe deplin conștienți că dezvoltarea economico-socială a patriei noastre, făurirea comunismului nu se pot realiza decât pe baza celor mai noi cuceriri ale științei și tehnicii, ale cunoașterii umane în general. Numai în măsura în care știința românească se va angaja cu toate forțele în activitatea de cunoaștere și înțelegere a tainelor naturii și universului, patria noastră va putea să se mențină la un nivel de dezvoltare ridicat, va putea obține noi și noi succese pe calea progresului economico-social, își va întări continuu independența și suveranitatea națională, contribuind la dezvoltarea colaborării internaționale și realizarea păcii în lume.”

NICOLAE CEAUȘESCU

Raport la cel de-al XIII-lea
Congres al Partidului Comunist Român





TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
secretar general al Partidului Comunist Român,
președintele Republicii Socialiste România



TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
secretar general al Partidului Comunist Român
președintele Republicii Socialiste România

ORIZONT '88

Perioada cînd încredințăm tipografiei aceste rînduri pentru almanah (octombrie 1987) este puternic dominată de eferescenta creatoare cu care poporul român întîmpină Conferința Națională a partidului și cea de-a 40-a aniversare a Republicii — două evenimente politice a căror importanță majoră impulsionează întreaga noastră activitate economică și social-culturală. Oamenii muncii de la orașe și sate răspund prin eroice fapte de muncă la chemarea înflăcărată a secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, de a acționa cu abnegație și dăruire patriotică, în spirit comunist, revoluționar pentru a omagia aceste evenimente de seamă în viața poporului nostru cu noi și cît mai mari realizări în îndeplinirea exemplară a planurilor și programelor de dezvoltare economico-socială a scumpei noastre patrii — Republica Socialistă România.

Anul 1988, cel de al treilea an al actualului cincinal, va marca, fără îndoială, o etapă hotărîtoare în marea epopee a devenirii patriei, în materializarea opțiunilor noastre pentru un viitor mai fericit. Vom demara Noul an de muncă și viață cu forțe sporite, cu angajamentul nostru plener încărcat cu cele mai alese gînduri, pentru realizarea și depășirea mărețelor obiective trasate cu atîta limpezime în documentele Congresului al XIII-lea al partidului, în programele de dezvoltare economico-socială a patriei.

Problemele noi, complexe, ale construcției socialiste din patria noastră ce s-au ivit în actuala etapă de dezvoltare, vor fi dezbătute sub toate aspectele de Conferința Națională a partidului și cu siguranță că hotărîrile adoptate vor determina un spirit nou de muncă,







de disciplină și ordine, de înaltă răspundere revoluționară pentru a asigura mersul nostru ferm înainte spre comunism. În spiritul acestor hotărâri ale Conferinței Naționale a partidului, pe temeiul realizărilor din cincinalele anterioare și din primii doi ani ai actualului cincinal, vom edifica noi obiective economice, vom dimensiona, la cote superioare, activitatea noastră productivă și civică, vom propulsa patria spre noi trepte ale progresului și civilizației.

Anul 1988 constituie o etapă hotărâtoare în îndeplinirea cincinalului actual. Pentru îndeplinirea necondiționată a sarcinilor de plan, îndeosebi în sectoarele care asigură baza energetică de materii prime a țării, se impun măsuri eficiente la toate nivelurile și în toate sectoarele de activitate. Dezvoltarea intensivă a economiei naționale și îndeosebi trecerea României, până în 1990, în rândul statelor cu dezvoltare economică medie și în perspectivă, până la sfârșitul acestui mileniu, în rândul țărilor puternic dezvoltate din toate punctele de vedere, pun în centrul preocupărilor noastre promovarea largă a celor mai noi cuceriri ale științei, tehnicii și tehnologiei înaintate. Îndeplinirea noii revoluții tehnico-științifice și a noii revoluții agrare, realizarea unei revoluții în modul de gândire și acțiune ale oamenilor.

La 30 decembrie 1947, România a devenit Republică. În cel de-al 40-lea an al existenței sale eroice, Republica Socialistă România se afirmă, cu putere, ca un stat liber și independent, în care poporul este cu adevărat propriul său suveran. România este un stat prețuit de toată lumea pentru rezultatele deosebite în dezvoltarea economico-socială, pentru politica sa de pace al cărui ctitor este președintele Nicolae Ceaușescu, Erou al Poporului, Erou al Păcii, autorul unor inițiative și acțiuni concrete de amplă rezonanță, întreprinse în scopul edificării unei lumi noi, fără arme și fără războaie.

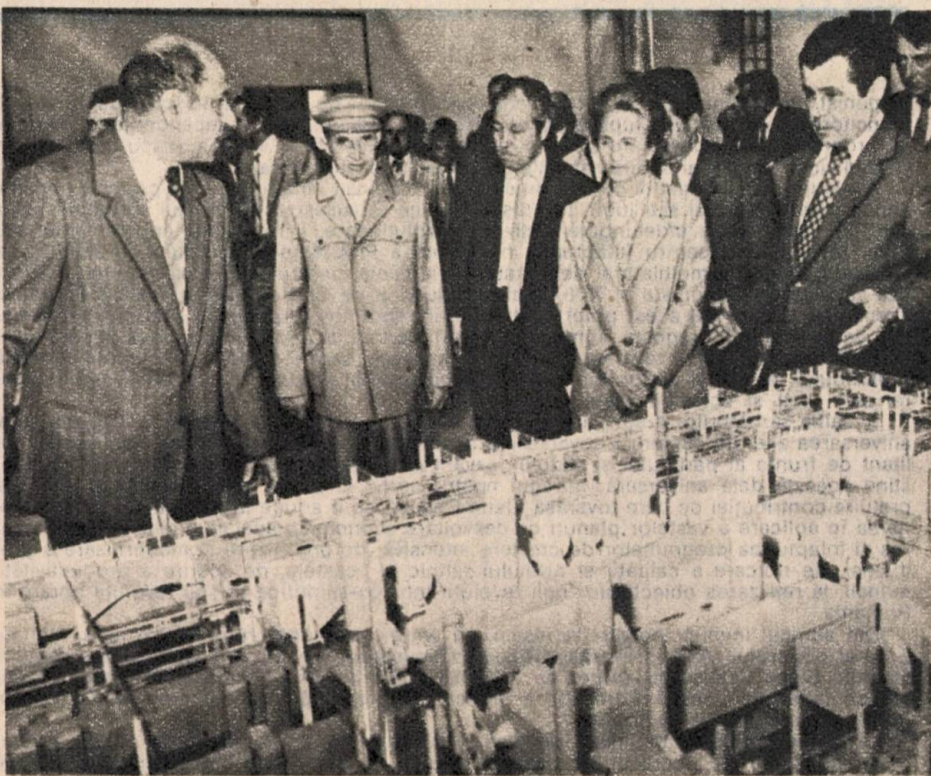
În cei peste 40 de ani de existență, Republica Socialistă România a străbătut mai multe etape în dezvoltarea sa economico-socială. În prezent, România a depășit, în numeroase privințe, caracteristicile unei țări în curs de dezvoltare, înscriindu-se pe făgașul progresului multilateral, atât pe planul economiei, al științei, învățămîntului și culturii, cît și pe acela al asigurării bunăstării materiale și spirituale a întregului popor. În anii construcției socialiste, producția industrială a crescut de peste 100 de ori în comparație cu anul 1944, producția agricolă de circa șase ori, venitul național de peste 32 de ori. S-au creat noi ramuri moderne ale industriei care asigură mai mult de 60 la sută din întregul venit național. Pe această bază a avut loc creșterea continuă a nivelului de trai material și spiritual al poporului — țelul suprem al politicii partidului, esența societății socialiste multilateral dezvoltate pe care o edificăm cu succes în România.





În prima lună a anului 1988, la 26 ianuarie, partidul, țara, întregul nostru popor aniversază, cu profunde sentimente de dragoste și respect, ziua de naștere a tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, președintele Republicii, aducând un călduros omagiu îndelungatei sale activități revoluționare, desfășurate continuu, cu strălucire, de peste o jumătate de veac, pentru progresul multilateral al patriei, pentru socialism, pentru pace.

Numele tovarășului Nicolae Ceaușescu, al celui mai iubit fiu al țării, este înscris cu litere de aur în marea carte a istoriei naționale. Numele conducătorului iubit este legat de cea mai fertilă epocă din istoria milenară a neamului nostru, epocă pe care noi o denumim cu legitimă mândrie „Epoca Nicolae Ceaușescu”. Întruchipând virtuți de conducător





În timpul inaugurării Centrului Cultural "Nicolae Ceaușescu" la Iași, în luna ianuarie 1988.

comunist, de revoluționar și patriot înflăcărat, militant de frunte al mișcării comuniste și muncitorești, de neobosit luptător pentru triumful idealurilor de independență și libertate, de progres social, colaborare și pace în lume, tovarășul Nicolae Ceaușescu a devenit un simbol viu al celor mai nobile năzuințe ale națiunii noastre socialiste.

Așa cum s-a subliniat și cu alte prilejuri, cel mai înalt omagiu pe care poporul român îl aduce conducătorului său iubit, tovarășul Nicolae Ceaușescu, cu prilejul sărbătoririi zilei sale de naștere și a îndelungatei activități revoluționare, îl reprezintă angajamentul său ferm, revoluționar, pentru înfăptuirea neabătută a Programului partidului de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate în România, pentru realizarea mărețelor obiective stabilite de Congresul al XIII-lea al partidului și de Conferința Națională a Partidului Comunist Român. Cu acest prilej, partidul și întregul nostru popor își reafirmă sentimentele de neînmurită dragoste, stimă și recunoștință față de secretarul general al partidului, președintele Republicii, tovarășul Nicolae Ceaușescu, care și-a făcut din slujirea devotată a partidului, patriei și poporului, a cauzei socialismului și păcii, țelul suprem al pilduitoarei sale vieți și activități revoluționare.

În salba sărbătorilor dragi inimilor noastre este înscrisă, de asemenea, în luna ianuarie, aniversarea zilei de naștere a tovarășei academician doctor inginer Elena Ceaușescu, militant de frunte al partidului și statului, savant de largă recunoaștere internațională. Cîntînd această dată aniversară, întregul nostru partid și popor dau o aleasă și unanimă prețuire contribuției pe care tovarăsa Elena Ceaușescu o aduce la găsirea soluțiilor și punerea în aplicare a vastelor planuri de dezvoltare economică-socială a patriei, la elaborarea și înfăptuirea programelor de creștere intensivă, de organizare și modernizare a producției, de ridicare a calității și nivelului tehnic al acesteia, de sporire a productivității muncii, la realizarea obiectivelor noii revoluții tehnico-științifice și noli revoluții agrare în România.

Din adîncul inimilor noastre adresăm, cu emoții, conducătorului nostru iubit, marelui Erou al poporului român, tovarășul Nicolae Ceaușescu, precum și ilustrei fiice a națiunii, tovarăsa Elena Ceaușescu, urarea de „LA MULTI ANI”, o urare caldă, strămoșească, însoțită de hotărîrea noastră fermă de a munci fără preget pentru înălțarea patriei pe noi trepte de progres și civilizație.

La 11 iunie 1988 se împlinește, de asemenea, 40 de ani de la înfăptuirea actului revoluționar prin care s-a trecut în proprietatea statului, ca bunuri ale întregului popor, marile



întreprinderi industriale, miniere, bancare, de asigurări, de transporturi și telecomunicații. Naționalizarea principalelor mijloace de producție a marcat un moment crucial în crearea premiselor economice necesare pentru făurirea relațiilor de producție socialiste, înfăptuirea programului de industrializare socialistă a țării, a deschis un cîmp larg acțiunii legilor economice specifice noii orînduirii, a pus bazele dezvoltării planificate a forțelor de producție. „**Naționalizarea industriei, a băncilor, transporturilor și comerțului — se arată în Programul partidului — a dus la lichidarea proprietății capitaliste asupra mijloacelor de producție, la crearea în economie a proprietății socialiste a întregului popor, marcînd în fapt începutul făuririi societății socialiste în România.**”

Cu 70 de ani în urmă, la 1 Decembrie 1918, în istoria milenară a poporului nostru s-a înscris o nouă și măreață izbîndă: unirea Transilvaniei cu România.

Marea Unire, făurirea statului național unitar român, a încununat o luptă de veacuri a poporului nostru. „**Crearea statului național unitar — sublinia tovarășul Nicolae Ceaușescu — a constituit o strălucită victorie istorică a luptei eroice, îndelungate a maselor populare pentru făurirea națiunii române, a marcat împlinirea visului secular al tuturor românilor de a trăi uniți în granițele aceleiași țări, într-un stat unic, liber și independent.**”

Lupta eroică, îndelungată, a poporului român pentru unitate națională s-a încununat, la 1 Decembrie 1918, de glorie, de supremă împlinire a unui ideal adînc și nepieritor, a unei aspirații legitime, a unei necesități istorice legice.



Cel de-al treilea an din actualul cincinal are un rol hotărîtor în bătălia poporului român pentru îndeplinirea obiectivelor prevăzute în documentele adoptate pentru îndeplinirea exemplară, ritmică și planificată, a planului național unic pe anul 1988, pentru realizarea producției fizice și de export, potrivit prevederilor cuprinse în Planul Național Unic pe anul 1988.

Vasile DOCHIA







„Obiectivul fundamental al celui de-al 8-lea cincinal este trecerea României de la stadiul de țară în curs de dezvoltare la stadiul superior, de țară mediu dezvoltată. Se poate aprecia că cincinalul 1986-1990 este hotărâtor pentru realizarea programului partidului, astfel încât, în perspectiva anilor 2000, țara noastră să devină o țară multilateral dezvoltată, în care să se afirme cu putere principiile comuniste de muncă și viață, în toate domeniile“.

NICOLAE CEAUȘESCU (Cuvîntare la Plenara C.C. al P.C.R., 23 iunie 1986).

CINCINALUL 1986-1990 ȘI ACCELERAREA PROGRESULUI TEHNIC ÎN TOATE RAMURILE ECONOMIEI NAȚIONALE

Pe baza experienței acumulate în anii construcției socialiste, și ținând seama de stadiul atins în dezvoltarea forțelor de producție, precum și de necesitatea înfăpturii, în linii generale, a obiectivului stabilit în programul partidului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate, Congresul al XIII-lea al P.C.R. a adoptat strategia dezvoltării economico-sociale a României în cincinalul 1986—1990 și orientările de perspectivă pînă în anul 2000.

La definirea direcțiilor de dezvoltare economico-socială a țării, a obiectivului fundamental și a sarcinilor de bază ale dezvoltării economico-sociale în cincinalul 1986—1990, o contribuție remarcabilă a avut secretarul general al partidului nostru, tovarășul Nicolae Ceaușescu, care cu clarviziune și spirit inovator, revoluționar, proprii întregii sale activități, a direcționat strategia economică spre laturile intensive ale creșterii economice, a așezat la temelie întregii dezvoltări a societății socialiste în etapa actuală și în perspectivă progresul tehnic, afirmarea fermă a noii revoluții tehnico-științifice și a noii revoluții agrare ca unică alternativă pentru ieșirea grabnică a României din stadiul de țară în curs de dezvoltare și trecere a ei în rîndul țărilor cu o dezvoltare economică medie.

Cincinalul 1986—1990, prin prevederile sale, asigură menținerea în continuare a dinamismului economiei românești, în ciuda persis-

tenței în continuare a unor fenomene de criză și instabilitate în economia mondială, crearea premiselor calitative necesare pentru trecerea țării noastre în rîndul țărilor din lume cu un nivel mediu de dezvoltare economică, accelerarea factorilor intensivi de creștere, modernizarea la maximum și valorificarea superioară a resurselor proprii, promovarea largă a progresului tehnico-științific, participarea activă a țării la diviziunea internațională a muncii și la circuitul mondial al valorilor materiale și spirituale, îmbunătățirea în continuare, în strînsă corelare cu creșterea productivității muncii, a condițiilor de viață și de trai ale oamenilor muncii, întărirea independenței și suveranității României socialiste.

Semnificativ este faptul că, spre deosebire de cincinalele anterioare, aproape întreaga creștere a producției industriale, agricole și din alte ramuri ale producției materiale se asigură pe seama factorilor intensivi și în primul rînd a productivității muncii. Totodată, în vederea realizării unei reproducții lărgite de tip intensiv și modernizării economiei, un rol determinant, hotărîtor revine cercetării și dezvoltării tehnologice, accelerării introducerii progresului tehnic, aplicării în producție a celor mai noi cuceriri ale revoluției tehnico-științifice.

Pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare economico-socială a țării noastre în perioada



...când noi, în cadrul unui grup de lucru, am avut de a face cu dezvoltarea economică a țării. Într-o discuție de acest gen, am avut ocazia să discutăm cu un mare număr de oameni care au fost implicați în dezvoltarea economică a țării. Am avut ocazia să discutăm cu un mare număr de oameni care au fost implicați în dezvoltarea economică a țării. Am avut ocazia să discutăm cu un mare număr de oameni care au fost implicați în dezvoltarea economică a țării.

1986—1990 și asigurarea resurselor materiale și financiare necesare pentru dezvoltarea forțelor de producție și pentru îmbunătățirea nivelului de trai material și spiritual al populației se menține în continuare o rată înaltă de acumulare, circa 30% din venitul național utilizat în economie urmînd să fie destinat pentru acumulare, pentru fondul de dezvoltare. Prin urmare, țara noastră continuă să facă și în acest cincinal un mare efort de investiții, peste 1 400 miliarde lei, orientate cu prioritate spre lărgirea bazei proprii de materii prime și energie, realizarea programului de îmbunătățiri funciare, dezvoltarea și modernizarea industriei și agriculturii, a tuturor sectoarelor care contribuie la promovarea progresului tehnic și creșterea eficienței economice. După cum se cunoaște, o cerință de bază a realizării unei reproducții industriale de tip intensiv o constituie folosirea cu eficiență maximă a resurselor

...de dezvoltare, înțelegem în acest context, că este necesară asigurarea resurselor materiale și financiare necesare pentru dezvoltarea forțelor de producție și pentru îmbunătățirea nivelului de trai material și spiritual al populației. Într-o discuție de acest gen, am avut ocazia să discutăm cu un mare număr de oameni care au fost implicați în dezvoltarea economică a țării. Am avut ocazia să discutăm cu un mare număr de oameni care au fost implicați în dezvoltarea economică a țării.

materiale și umane de care dispune economia noastră națională, utilizarea cu maximum de randament a capacităților, economisirea strictă și valorificarea superioară a materiilor prime, combustibililor și energiei, recuperarea și re folosirea resurselor rezultate din procesele de producție și consum etc. În consecință, pentru modernizarea mai rapidă a structurii producției industriale, la nivelul exigențelor contemporane, se vor dezvolta în ritmuri mai accelerate, peste media de 6—6,5% pe ramură, subramurile de vîrf ale industriei construcțiilor de mașini, chimiei, metalurgiei.

În cincinalul 1986—1990 se acordă o atenție sporită dezvoltării intensive și modernizării întregii agriculturi. Producția globală agricolă se prevede să crească într-un ritm mediu anual de 5,4—5,8%, foarte aproape de ritmul de sporire a producției industriale. Această orientare are ca scop să lichideze, în acest cincinal, ră-



mînerea în urmă a dezvoltării agriculturii în raport cu industria, precum și soluționarea contradicției dintre industrie și agricultură care a apărut în procesul industrializării țării, ca urmare a subaprecierii importanței acestei ramuri în progresul multilateral al țării noastre. Prin realizarea prevederilor din planul cincinal pentru această ramură de bază a economiei naționale, agricultura românească va dispune de o bază tehnico-materială modernă și de condițiile necesare pentru practicarea unei producții vegetale și zootehnice intensive, competitive ca randament și eficiență cu țările cu agricultură dezvoltată, capabilă să asigure materiile prime necesare industriei bunurilor de consum, cit și aprovizionarea populației.

Trăsătura definitorie a planului cincinal 1986—1990 o constituie implicarea directă a științei și tehnologiei în dezvoltarea economiei naționale, în accelerarea introducerii progre-

sului tehnic și sporirea substanțială a acestuia la modernizarea tuturor ramurilor producției materiale. O contribuție deosebită la creșterea rolului științei și tehnologiei în toate domeniile de activitate, la elaborarea programului de cercetare științifică are tovarăsa academician doctor inginer Elena Ceaușescu, președintele Consiliului Național pentru Știință și Tehnologie, prim-viceprim-ministru al guvernului, care a determinat o nouă orientare cercetării și dezvoltării tehnologice din țara noastră spre soluționarea problemelor concrete, transformarea științei în factor nemijlocit de creștere economică. În legătură cu rolul covârșitor al cercetării științifice și dezvoltării tehnologice proprii, în accelerarea introducerii progresului tehnic în cincinalul 1986—1990, tovarășul Nicolae Ceaușescu sublinia: „Realizarea sarcinilor de mare răspundere din următorii ani, dezvoltarea economico-socială a țării cer o



dezvoltare economică este o condiție
necesară pentru realizarea obiectivelor
naționale. În acest sens, este necesar
să se realizeze o serie de măsuri
pentru creșterea producției și
eficienței economice. Aceste măsuri
trebuie să fie aplicate în mod
sistematic și pe termen lung, pentru
a asigura dezvoltarea durabilă a
economiei naționale.

În acest context, este necesar să se
realizeze o serie de măsuri pentru
creșterea producției și eficienței
economice. Aceste măsuri trebuie
să fie aplicate în mod sistematic
și pe termen lung, pentru a asigura
dezvoltarea durabilă a economiei
naționale. Este important să se
realizeze o serie de măsuri pentru
creșterea producției și eficienței
economice, astfel încât să se asigure
dezvoltarea durabilă a economiei
naționale.

activitate susținută în domeniul cercetării științifice, o concentrare mai puternică a forțelor din institutele de cercetare în vederea soluționării problemelor tehnice și tehnologice ce se pun în fața întreprinderilor și economiei naționale, a perfecționării tehnologiilor, reducerii consumurilor, ridicării nivelului tehnic și calitativ al produselor". Programul de cercetare științifică, direcțiile prioritare ale dezvoltării sale în actualul cincinal este astfel conceput încât să asigure sporirea efectivă a aportului cercetării la asigurarea bazei de materii prime, dezvoltarea pe baze moderne a agriculturii, ridicarea nivelului tehnic și calitativ al producției și creșterea în continuare a ponderii produselor cu performanțe de vîrf pe plan mondial. Contribuția cercetării științifice, a dezvoltării tehnologice precum și a amplei acțiuni de modernizare a producției și de perfecționare a tehnologiilor în curs de aplicare, va conduce la creșterea, în 1990, cu peste 95% a ponderii produselor situate la nivel mondial ridicat, iar produsele noi și modernizate vor reprezenta, chiar în acest an, în ramurile producătoare ale industriei, circa 30%. Prin aplicarea fermă și operativă în activitatea practică a rezultatelor cercetării științifice se are în vedere o îmbunătățire ridicată a calității și sporirea competitivității produselor românești pe piața internațională. În legătură cu importanța deosebită a fabricării unor produse de înaltă calitate, tovarășul Nicolae Ceaușescu sublinia recent de la înalta tribună a marii adunări populare din municipiul Galați: „**Trebuie să acționăm în toate domeniile pentru calitate, calitate și iar calitate! Problema calității, a realizării unui alt nivel tehnic pe baza celor mai noi cuceriri ale științei, este una din problemele fundamentale ale actualului cincinal**".

O altă coordonată importantă a cincinalului 1986—1990 care străbate ca un fir roșu întreaga concepție de dezvoltare a economiei românești în etapa actuală o constituie valorificarea la maximum a factorilor intensivi ai producției, creșterea mai accentuată a eficienței în toate ramurile și sectoarele de activitate. Este evident că în condițiile revoluției tehnico-științifice, creșterea mai accentuată a eficienței economice, sporirea substanțială a productivității muncii se poate asigura numai prin promovarea largă a progresului tehnic. Semnificativ în această direcție este faptul că în cincinalul actual, 55% din creșterea productivității muncii se va realiza pe calea introducerii și generalizării progresului tehnic, în principal prin aplicarea tehnologiilor noi de fabricație, mecanizarea și automatizarea producției, dotarea cu mașini și instalații de înalt randament și modernizarea celor existente.

O altă orientare de bază a actualului cincinal o constituie participarea activă a țării noastre la circuitul economic mondial, în vederea asigurării unei balanțe comerciale și de plăți echilibrate și restituirea cât mai grabnică a datoriei externe în devize convertibile, precum și constituirii resurselor financiare pentru realizarea importurilor economiei naționale. Volumul comerțului exterior se prevede să crească în acest cincinal într-un ritm de aproape 9%, prioritate acordându-se exportului care va înregistra o dinamică mai accentuată.

În perioada 1986—1990, venitul național va spori într-un ritm mediu anual de 9,9—10,6%, superior celui al produsului social. Pe această bază se va asigura resursele necesare pentru dezvoltarea în continuare a forțelor de producție și pentru îmbunătățirea nivelului de trai material și spiritual al populației.

Conferința Națională a P.C.R. din decembrie 1987, prin hotărârile și documentele sale, va stabili noi direcții de acțiune pentru îndeplinirea în bune condiții a Directivelor Congresului al XIII-lea al P.C.R. cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1986—1990 și orientările de perspectivă pînă în anul 2000, precum și a programelor de modernizare a producției și perfecționare a tehnologiilor. Prin traducerea în viață a acestor documente se va asigura accentuarea dezvoltării forțelor de producție, a bazei tehnico-materiale pe seama factorilor intensivi ai progresului tehnic. În anul 2000 România va fi o țară socialistă multilateral dezvoltată atît din punctul de vedere al industriei, agriculturii, învățămîntului, științei și culturii, cît și al nivelului general de viață și civilizație al poporului.

În prezent, întregul nostru popor este mobilizat pentru îndeplinirea exemplară a planului național unic pe anul 1987 și pregătirea condițiilor organizatorice și economice necesare pentru trecerea la realizarea obiectivelor planului pe anul 1988. Tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al partidului, în cuvîntarea rostită la Plenara C.C. al P.C.R. din octombrie 1987, spunea: „**Am convingerea — subliniez încă o dată — că întregul partid, comitetul nostru central, toți oamenii muncii vor acționa cu întreaga răspundere și vor demonstra că poporul nostru sub conducerea partidului, dispune de forța necesară pentru a înlătura unele lipsuri și greutăți și pentru a asigura mersul ferm înainte, ridicarea patriei noastre pe culmi tot mai înalte de progres și civilizație, vor asigura victoria socialismului și comunismului în România**".

Prof. univ. dr. Mihai PARĂLUȚA

RĂDĂCINILE ISTORICE ALE UNIRII DIN 1918

70 DE ANI DE LA FĂURIREA STATULUI NAȚIONAL ROMÂN UNITAR

Coordonată fundamentală și permanentă a istoriei României, rezultat logic al evoluției societății românești, lupta pentru unitate și independență națională a constituit idealul și năzuința multiseculară ale poporului român. Ea a fost grefată pe temelia de granit a dezvoltării poporului român — popor plămădit unitar în vatra strămoșească a Daciei și care a avut dintotdeauna una și aceeași patrie.

Din cele mai vechi timpuri, poporul român s-a dezvoltat într-o continuă confruntare cu piedici și greutăți de tot felul, cu nenumărate adversități și vicisitudini istorice. Valurile populațiilor migratoare, abătute secole întregi peste patria noastră, poziția de răscruce la interferența intereselor vitale ale celor mai mari imperii din Europa — otoman, habsburgic și țarist — războaiele pustiitoare duse pe teritoriul țărilor române, distrugerile sau înstrăinarea a nenumărate valori materiale și spirituale, toate acestea, la care s-au adăugat, uneori, divizarea țărilor române între marile imperii ale timpului, au frânat considerabil progresul social-economic al poporului român. Dar, în pofida acestor grele furtuni ale istoriei, cu o mină pe plug și cu alta pe sabie, el și-a păstrat ființa etnică și de stat, hotărârea de a fi unit, liber și pe deplin stăpîn în propria țară.

Năzuința refacerii statului unitar, eliberat deplin și definitiv de dominația opresiunii străine, în care românii, strînși laolaltă, să-și afirme individualitatea în cadrul umanității, s-a făcut remarcată în repetate rânduri în cursul Evului Mediu în gîndirea politică și culturală,

în planuri militare și diplomatice ale înaintașilor noștri, devenind, în epoca modernă, idealul suprem al întregii națiuni române, telul ei politic fundamental. Pe bună dreptate, marele istoric și revoluționar democrat **Nicolae Bălcescu** scria în 1850: „Unitatea națională fu visarea lăbită a voințelor noastre cel viteji, a tuturor bărbaților noștri cel mari care intrară în sine individualitatea și cugetarea poporului spre a o manifesta lumii. Pentru dînsa el trăiră, munciră, suferiră și muriră”. Idealul libertății naționale a înaripat de-a lungul veacurilor mintea, inima și pana celor mai înaintate personalități ale culturii românești, dînd substanță multor scrieri tipărite dincoace sau dincolo de Carpați, dincoace sau dincolo de Mîlcov, alimentînd focul aspirației seculare spre unitate a tuturor românilor, în pofida granițelor fictive, artificiale trasate de marile imperii pe teritoriul unitar al străvechii vetre dacice. Imbrățișat de masele largi populare, acest ideal a dobîndit o forță de nestăvilit, ideea unirii și neatîrnării poporului român regăsindu-se în toate marile acte istorice ale poporului român în epoca modernă.

Răscoala condusă de Horea, Cloșca și Crișan și revoluția din 1821, deschizînd porțile istoriei moderne a României, revendicînd „dreptatea și slobozenia” pentru popor, a pus temeiurile programului de constituire a unui stat național și modern românesc, unind revendicările de eliberare socială cu cele de eliberare națională — și în perspectivă de unitate statală — ale românilor.

În contextul istoric întemeiat pe ascensiunea revoluțiilor burghize din Europa, revoluționarii români de la 1848 proclamă ideea „triumfului, dreptului asupra forței”, anunțînd „în numele revoluției române”, dreptul de unitate și independență al poporului român. În acest context a găsit un puternic ecou dezlăsurat exprimat de revoluționarul democrat **Nicolae Bălcescu**: „Vrem să fim o națiune, una, puternică și liberă prin dreptul și datorita noastră, pentru binele nostru și al celorlalte nații, căci voim fericirea noastră și avem o misiune a împlini în omenire”.

Peste împotrivirea deschisă a unei bune părți a marilor puteri, la 24 ianuarie 1859 a triumfat din nou voința de unitate a poporului nostru. „Zi de aur a veacului”, cum au numit-o contemporanii, Unirea Principatelor, realizată prin ceea ce **Mihail Kogălniceanu** definea drept „actul energetic al întregii națiuni române”, a reprezentat încununarea unui proces istoric obiectiv. Unirea Moldovei cu Muntenia și crearea statului modern-România au constituit punctul de plecare și pîrghia de susținere a tuturor eforturilor depuse pentru desăvîrșirea unității naționale și statale, centrul de atracție pentru toate provinciile românești ce se găseau încă sub stăpînirea străină. „Cînd s-a ales **Cuza domn** — scria, pe bună dreptate, cărturarul transilvănean **Alexandru Pașcu-Illarian** — entuziasmul la românii din Transilvania era, poate, mai mare decît în Principate”.

Ca și celelalte acte definitorii ale istoriei noastre naționale, Unirea din 1859 s-a înfăptuit ca expresie a voinței poporului român, constituind pentru popoarele din Europa, dar mai ales pentru cele din centrul și sud-estul continentului, o ilustrare convingătoare a aplicării în viață a principiului dreptului de autodeterminare, al Unirii pe baze plebiscitare a două teritorii aparținând unuia și aceluiași popor. Ulterior, unificarea Italiei, Germaniei și altor state s-a realizat prin forță, pe calea armelor, românii au oferit însă soluția plebiscitului, a căii pașnice, aceeași soluție pe care o vor folosi și în memorabilul an 1918, când s-a încheiat procesul de făurire a statului național român. În esență, aceasta era soluția voinței naționale, careia geniul politic al poporului român i-a găsit drum de aplicare pe cale pașnică, prin utilizarea tuturor posibilităților contextului istorico-diplomatic. Tocmai aceasta explică de ce teritoriul României a devenit, în timpul domniei lui Cuza și după aceea, loc de pregătire și pornire a marilor acțiuni și mișcări de deșteptare națională pentru popoarele din sud-estul Europei, de ce România a devenit sprijinitor activ al luptei pentru formarea statelor unitare naționale și independente în sud-estul Europei.

Eveniment cu adevărat epocal al istoriei patriei, Unirea din 1859 a pus bazele statului național român modern, a permis angajarea țării — cu forțe sporite —, pe drumul progresului, al reformelor multilaterale. Determinantă pentru întreaga evoluție ulterioară a țării, Unirea din 1859 a creat posibilități noi de afirmare și acțiune ale statului român în planul relațiilor internaționale, a făcut posibilă cucerirea independenței deplină de stat a României la 1877.

Unirea din 1859 și cucerirea independenței deplină de stat în 1877 au deschis o etapă nouă în mișcarea politică și națională a românilor, în viața economică, socială și culturală a țării. Ideea libertății naționale a cuprins gândurile și voința unor largi pături sociale, ale forțelor politice burgheze înaintate, ale socialiștilor și asociațiilor culturale, înscriindu-se ca un obiectiv central al activității acestora. Lupta românilor din teritoriile aflate sub dominație străină, pentru drepturi politice, economice și culturale, găsește un răsunset tot mai puternic în întreaga țară, mai ales după instaurarea dualismului austro-ungar, în 1867, și a măsurilor de deznăționalizare forțată a românilor din Transilvania. La scurt timp după cucerirea independenței are loc constituirea Partidului Național Român din Transilvania (1881), iar în



1884, Ioan Slavici lansa în ziarul „Tribuna” de la Sibiu deviza: „Soarele pentru toți românii la București răsare”.

Socialiștii români, partidul politic al clasei muncitoare din România, creat în 1893, au susținut cu tărie idealul desăvârșirii unității politice. „**Voim Dacia așa cum ea fu, fiindcă istoria și dreptul, tradițiunea și plebiscitul, trecutul și prezentul ne dau dreptul de a aspira la o Dacie Română**” — declara publicația socialistă „Dacia Viitoare”.

Un moment important al luptei de eliberare națională l-a constituit mișcarea memorandistă din Transilvania (1892—1894) care a prilejuit o impresionantă solidarizare a românilor din toate provinciile și a avut un puternic ecou internațional. Momentul culminant al acțiunii memorandiste l-a reprezentat declarația energică, hotărâtă, rostită de dr. Ioan Rațiu la procesul memorandiștilor de la Cluj care afirma: „**Existența unui popor nu se discută ci se afirmă!**”

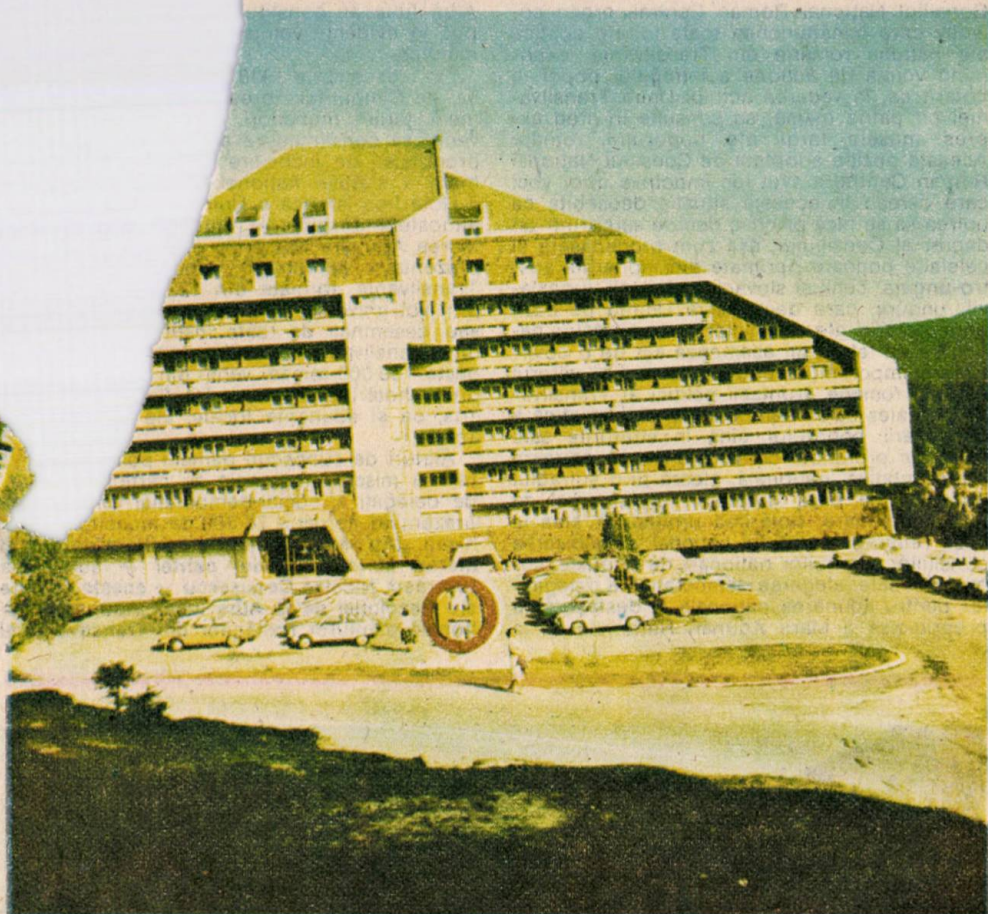
La începutul secolului al XX-lea, dezvoltarea social-economică și politică a ridicat în fața națiunii române necesitatea inexorabilă a desăvârșirii unității statale, a eliberării tuturor provinciilor românești aflate sub stăpânirea străină și unirii lor cu Țara. România a participat — în 1916—1918 — la primul război mondial pentru cauza sa dreaptă — reunirea într-un stat puternic și independent al tuturor

românilor. În luptele pentru apărarea pământului patriei împotriva ocupanților militariști germani, în timpul primului război mondial, pentru salvagardarea unității și integrității teritoriale, oștile române, masele populare din întreaga țară au înscris la Mărăști, Mărășești, Otuz și în multe alte locuri pagini nepieritoare de eroism și abnegație, de spirit de jertfă și patriotism fierbinte, imprimând luptei sale un caracter popular național.

Prăbușirea țarismului, victoria revoluției socialiste din Rusia au răsunat ca un îndemn înflăcărat la lupta pentru realizarea aspirațiilor de libertate și autodeterminare ale tuturor popoarelor lumii. În mișcarea popoarelor pentru autodeterminare națională și înlăturarea dominației străine s-a încadrat organic și lupta poporului român. Ea a avut un caracter larg, burghezo-democratic, antrenând clasa muncitoare, țărănimea, intelectualitatea, celelalte forțe sociale și politice.

În cadrul luptei pentru Unire a activat și o puternică mișcare a românilor din străinătate, formată din prizonieri de război, personalități politice și culturale, mii de voluntari, care s-au organizat în comitete naționale, în unități militare, au publicat numeroase reviste, gazete, broșuri, au mobilizat opinia publică internațională și cercurile politice influente ale vremii, în sprijinul cauzei naționale românești.





În provinciile românești din Austro-Ungaria, vestea victoriei revoluției din Rusia a trezit speranțe și a impulsionat lupta pentru eliberarea națională. Marile manifestații și demonstrații populare desfășurate în tot cursul anului 1918, acțiunile inițiate de asociațiile și societățile culturale românești pentru afirmarea ideilor unității naționale exprimau actul de voință al întregii națiuni române.

La 18 octombrie 1918, în chiar incinta parlamentului ungar — simbol al oprămirii naționale — se rostea istorica declarație de independență a națiunii române din Ungaria, primul pas hotărâtor către înfăptuirea Unirii: „Pe temelul dreptului firesc că fiecare națiune poate dispune, hotărî singură și liber de soarta sa, națiunea română din Transilvania dorește să facă acum uz de acest drept, ca liberă de orice înfruntări străine să hotărască singură așezarea ei printre națiunile libere”.

Către sfârșitul anului 1918, încheierea procesului de formare a statului național unitar a intrat într-o etapă de rapidă desfășurare. La 18/31 octombrie 1918 s-a constituit Consiliul Național Român, „ca unicul for care reprezenta voința poporului român”, format din

sase social-democrați și șase reprezentanți ai Partidului Național Român. Pe întreg teritoriul Transilvaniei s-au format consilii județene, locale și gărzii naționale, ca organe ale unei largi mișcări revoluționare burghezo-democratice, care activau sub conducerea Consiliului Național Român Central. În manifestul lansat la 7/20 noiembrie 1918, pentru pregătirea marilor adunări naționale de la Alba Iulia, se arăta: „Mersul irezistibil al civilizației omenesti a scos și neamul nostru românesc din întunericul robiei la lumina conștiinței de sine... Vrem să trăim alături de celelalte națiuni ale lumii, liberi și independenți”.

Tradiția istorică a poporului român a impus ca înaintea luării unor decizii importante, marii conducători de țară și de oști, fruntașii luptelor sociale și politice să cheme masele largi ale poporului și să le consulte asupra căilor de urmat. Tradiția Cîmpenilor, Padeșului, Blajului, Islazului, Filaretului, ca și marile adunări populare de la 1858 sau 1877, stăruiau și în mintea generației de fruntași politici chemați să dea consacrare actului istoric al încheierii procesului de făurire a statului național român unitar. Acesta a fost suportul în baza căruia

Alături de cunoscuți oameni politici și artiști ai mișcării naționale au participat și delegați ai social-democrației române, prezentând aproape 70.000 de muncitori și tineri organizați. „Au rămas întipărite cu ilere de aur în marea carte a istoriei patriei — subliniază tovarășul Nicolae Ceaușescu — aceste cuvinte ale Rezoluției de la Alba Iulia: „Adunarea națională a tuturor românilor din Transilvania și

Alături de cunoscuți oameni politici și mișcării naționale au participat delegați ai social-democrației române, prezentând aproape 70.000 de muncitori. „Au rămas întipărite cu litere de aur în marea carte a istoriei patriei — subliniază tovarășul Nicolae Ceaușescu — aceste cuvinte ale Rezoluției de la Alba Iulia: „Adunarea națională a tuturor românilor din Transilvania și

toate partile
tre de nedes
celor ramasi



Banat... adunați prin reprezentanții lor îndreptățiți la Alba Iulia în ziua de 1 decembrie 1918, decretează unirea acelor români și a tuturor teritoriilor locuite de dinșii cu România".

Istoricul act al Unirii Transilvaniei cu România a găsit sprijin și în rândul unor reprezentanți progresiști ai poporului maghiar, ca și al oamenilor muncii aparținând naționalităților conlocuitoare din Transilvania, interesați în lichidarea opresiunii naționale și sociale. Astfel, în manifestul din 3 noiembrie 1918, semnat de reprezentanți de seamă ai vieții culturale și obștești ungare, printre care Ady Endre, Bartók Bela, Kodály Zoltan, Varga Jenő, se spune: „Față de națiunile surori nu avem nici o pretenție. Și noi ne considerăm o națiune reînnoită, o forță acum eliberată pe ruinele monarhiei. Ne trezim ușurați la conștiința faptului că nu mai sîntem forțați să fim stîlpii asuprii. Să trăim unul lingă altul în pace, ca națiuni libere între națiuni libere". La rîndul său, prefectul maghiar al comitatului Arad, doctor Varjassy Lajos, afirma: „Eu găsesc că se poate de natural ca un popor plin de demnitate să nu mai vrea să tolereze robia — cum nici noi (ungurii — n.n.) nu am tolerat-o față de Austria".

În ianuarie 1919, printr-un manifest, s-a adus la cunoștința publică hotărîrea populației săsești de unire cu România, trimițîndu-se poporului român „salutul frătesc, cu urările cordiale de îndeplinire a idealurilor sale naționale". Aceeași atitudine au adoptat și șvabii din Banat, care, întruniți în Congresul de la Timișoara, ale cărui lucrări s-au desfășurat în august 1919, și-au exprimat dorința unirii lor cu România, considerînd că „hotărîrea de la Alba Iulia este o cheazăie pentru dezvoltarea etnică și culturală". Tot în ianuarie 1919, populația evreiască din Transilvania a aderat și ea la hotărîrea de unire a Transilvaniei cu România și făurirea statului unitar român.

Odată cu formarea statului național unitar român s-au creat și alte state independente în centrul și sud-estul Europei: cehoslovac, polonez, austriac, iugoslav. În cadrul acestui proces a luat ființă și Republica Ungară Independentă, ceea ce a permis înfăptuirea revoluției burghezo-democratice, iar apoi instaurarea în Ungaria, pentru scurt timp, a puterii revoluționare a republicii sfaturilor. „Trebuie să spunem — aprecia secretarul general al partidului nostru, tovarășul **Nicolae Ceaușescu**, în cuvîntarea rostită la 1 decembrie 1978 — că, din păcate, atît revoluția burgheză, cit și puterea sovietică instaurată în Ungaria în 1919, neîntelegînd pe deplin principiile dreptului popoarelor la autodeterminare, nu au recunoscut de la bun început caracterul legii și deci just al unirii Transilvaniei cu România". Abia mai tîrziu, într-o notă oficială adresată guvernului român la 30 aprilie 1919, Bela Kun declara în numele Republicii Ungare a Sfaturilor că „nu ne mai menținem pe principiul integrității teritoriale".

În perspectiva istoriei, marile înfăptuiri ale poporului român realizate în 1918, și confirmate prin hotărîrile Conferinței de pace, pun și mai mult în evidență faptul că România nu a făcut parte din rîndul profitorilor unei păci nedrepte, nu s-a întregit prin bunăvoința învingătorilor sau prin cîștiguri aduse de hazardul biruinței într-un război. Unirea a fost expresia vie, dinamica, a voinței națiunii române, a as-

pirațiilor de veacuri ale unui popor hotărît să trăiască unde s-a zămislit. Aceste coordonate de afirmare, de apărare a unității și integrității țării, de păstrare a independenței și suveranității naționale care se identificau cu idealurile poporului român, au jalonat direcțiile politicii externe românești în perioada interbelică.

Istoria demonstrează că formarea statului național unitar nu a fost rezultatul unui eveniment de conjunctură, al unor înțelegeri intervenite la masa tratativelor, ci expresia firească a unui proces pentru împlinirea căruia poporul român a dus o lungă și înverșunată luptă. Relevînd împrejurările istorice ale desăvîrsirii acestui proces, președintele României, tovarășul Nicolae Ceaușescu, arată „**Alcătuirea statului român național unitar nu este deci un dar, rezultatul unor conferințe internaționale, ci rodul luptei neobosite duse de cele mai înaintate forțe ale societății, de masele largi populare pentru unire, produsul legicii dezvoltării istorice, sociale și naționale, a poporului român**". Tratatete de pace de la Saint Germain (1919), Trianon (1920) și Paris (1920) au consfințit pe plan internațional o situație de fapt, creată de lupta maselor populare. Unirea, al cărei proces s-a încheiat la Alba Iulia, la 1 decembrie 1918, a însemnat înfăptuirea firească a năzuințelor seculare ale poporului nostru, a visului pentru care au luptat și s-au jertfit nemărate generații de înaintași, împlinirea unei necesități obiective a însăși dezvoltării istorice.

Tocmai aceste realități pun și mai mult în evidență faptul că nu Tratatul de la Trianon a adus la putere regimul horthyst din Ungaria. Horthysmul constituie expresia vîrfurilor reacționare șovine și revanșarde din Ungaria care purtau încă nostalgia monarhiei Austro-Ungare și care își vroia păstrată poziția de jefuire socială și asuprire națională a celorlalte popoare din imperiul dualist. Nu Trianonul a instaurat regimul fascist și revizionist din Ungaria, ci clasele stăpînitoare în cîrdăsie cu reacțiunea internă și internațională. Ca dovadă că în urma păcii încheiate la Paris după cel de-al doilea război mondial, deși aceasta a confirmat încă odată justetea Tratatului de la Trianon, faptul că la conducerea statului s-a aflat clasa muncitoare și partidul ei comunist, în Ungaria n-a mai fost instaurat un guvern de dictatură, ci un guvern democratic care construiește orînduirea socialistă și comunistă.

Făurirea statului național unitar român a marcat intrarea României într-o nouă etapă a dezvoltării sale, creînd condiții pentru progresul mai rapid al forțelor de producție, pentru accelerarea evoluției economice și culturale a țării, pentru afirmarea luptei forțelor revoluționare și democratice.

Continuator al celor mai înaintate tradiții de luptă ale poporului pentru dreptate socială și libertate națională, Partidul Comunist Român făurit la 8 mai 1921 s-a situat în fruntea forțelor revoluționare, democratice și progresiste, care au luptat pentru apărarea patriei, a independenței și suveranității sale, împotriva pericolului fascismului și războiului, împotriva revizionismului, pentru salvagardarea integrității teritoriale a României, pentru înfăptuirea revoluției și construcției socialiste în România.

Conf.univ.dr. **Mircea MUȘAT**

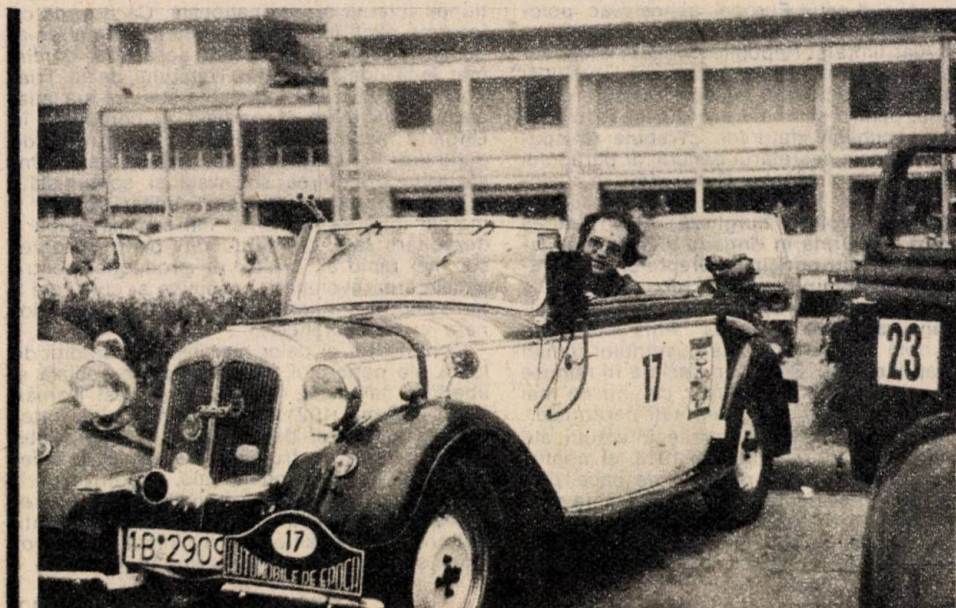
FEDERAȚIA

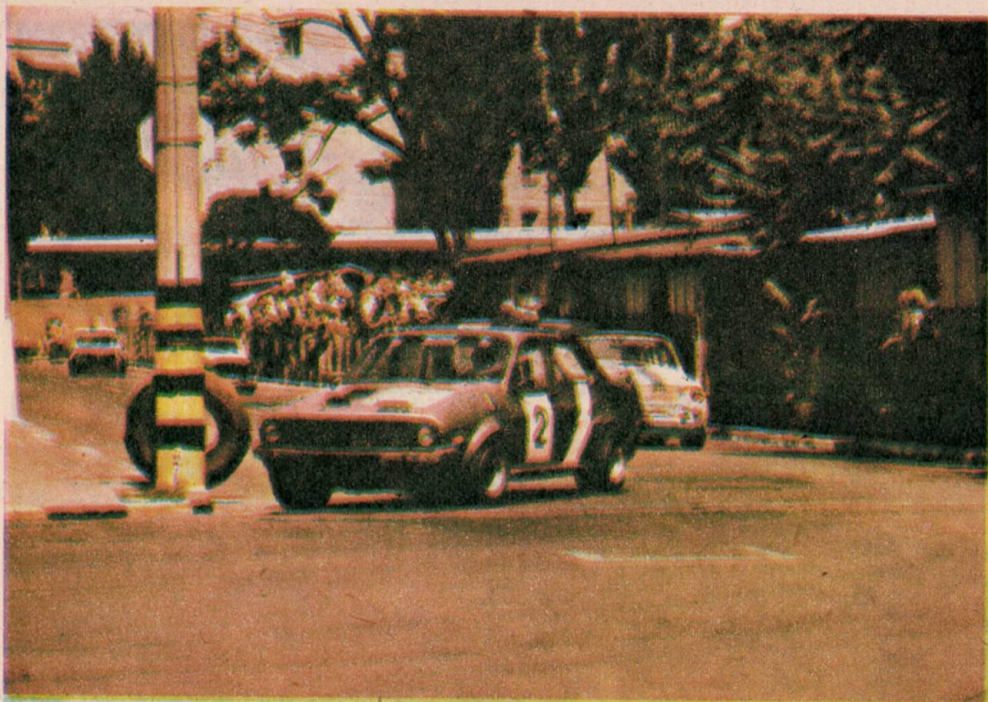


DE PESTE OPT DECENII ÎN SLUJBA AUTO- MOBILIȘTILOR

Într-o după amiază de primăvară a anului 1904 lua naștere, la București, în clădirea hotelului Bulevard, edificiu impunător (ce poate fi văzut și astăzi la înțetăierea Bulevardului Gheorghe Gheorghiu-Dej cu Calea Victoriei) asociația automobileștilor din țara noastră: Automobil Club Român. Prin acest act se dădea cel dintâi cadru organizatoric mișcării și sportului automobilistic de pe meleagurile noastre, România numărându-se printre primele zece țări din Europa care au introdus automobilul în circulația publică și printre primele șase din lume (după Franța, S.U.A., Anglia, Germania și Italia) care au organizat concursuri de automobile. Tînăra asociație românească a stabilit legături, încă de la începuturile sale, cu asociații similare de peste hotare, precum și cu Asociația Internațională a Automobil Cluburilor Recunoscute, cu sediul la Paris, din care s-a născut Federația Internațională a Automobilului (F.I.A.) din zilele noastre.

În deceniile care au urmat, asociația Automobil Club Român și-a sporit numărul de membri, și-a lărgit sfera de activitate, devenind un organism viguros, cu filiale în toate județele țării și cu acțiuni eficiente în domeniul dezvoltării rețelei de drumuri, securității rutiere, turismului motorizat, sportului automobilistic, instruirii și educării automobileștilor. Astfel de acțiuni, ridicate pe plan superior și adaptate noilor condiții social-economice din țara noastră, le întreprinde astăzi Fe-





derația Automobil Clubul Român (F.A.C.R.), cu al cărei secretar, ing. **Constantin Niculescu**, am realizat dialogul ce urmează, destinat cititorilor Almanahului Auto '88.

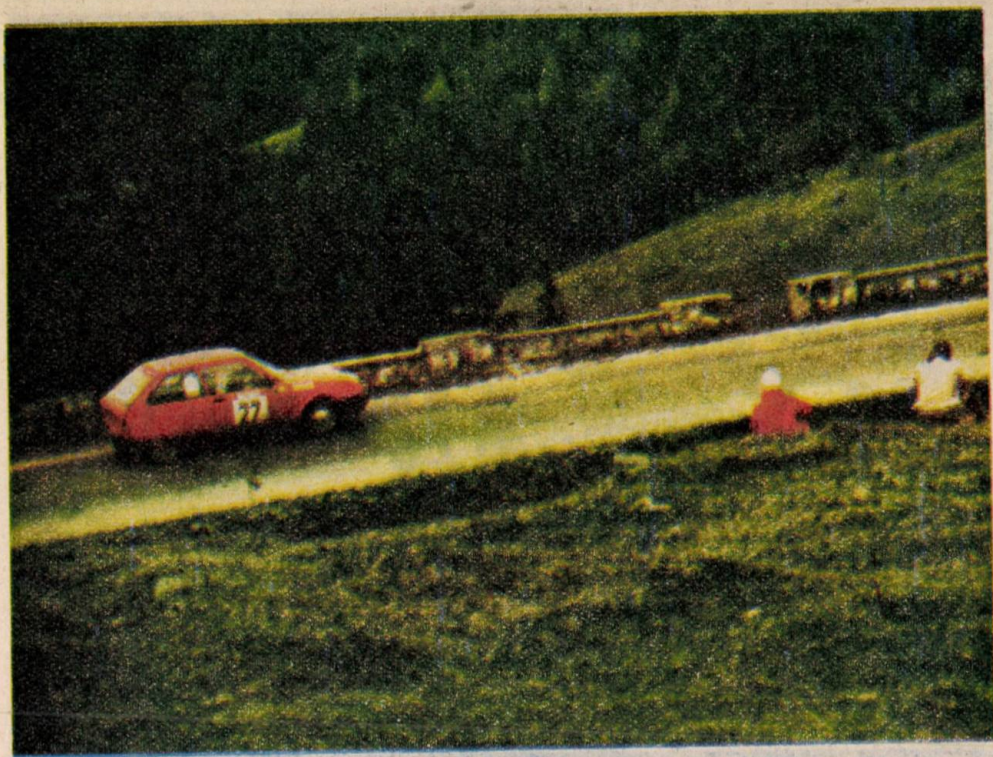
— Vă rugăm, tovarășe secretar federal, să ne trasați, pe scurt, profilul și preocupările actuale ale F.A.C.R.

— Prin Decret al Consiliului de Stat, Automobil Clubul Român a fost autorizat, în aprilie 1985, să funcționeze ca federație de specialitate, care are menirea să organizeze, să îndrume și să dezvolte activitatea de automobilism și karting din țara noastră, atât pe linia sportului de masă, cât și a celui de performanță. În același timp, în atribuțiile Federației A.C.R. intră o serie de sarcini privind colaborarea cu unele organe de stat în acțiunea de creștere a securității rutiere, de organizare a timpului liber al automobilistilor, de instruire și educare a mînuitorilor volanului în domeniul tehnic, sportiv, turistic. De asemenea, unitățile noastre teritoriale (respectiv cluburile județene de automobilism și karting, precum și clubul de profil al Municipiului București) se ocupă de onorarea scrisorilor de credit și a documente-

lor de circulație rutieră internațională, emise în condițiile legii. Cluburile județene, precum și clubul Municipiului București numără, la ora actuală, peste 250 000 de membri, iar la federație sînt afiliate aproape 150 de secții specializate din cadrul asociațiilor sportive, în care activează peste 4000 de sportivi legitimați.

— Din materialele publicate în diferite ziare și reviste, ca și din lucrarea monografică editată de A.C.R. în anul 1979, știm că prima întrecere sportivă automobilistică din țara noastră a avut loc la cîteva luni după înființarea clubului, adică în septembrie 1904, pe distanța București—Giurgiu și retur. Am dori să aflăm de la dv. ce semnificație și ce urmări a avut acel concurs.

— Manifestarea sportivă din 1904 a avut darul să popularizeze „trăsura fără cai” și să facă cunoscută, în rîndurile publicului larg, tînăra organizație automobilistică românească, declanșînd gustul pentru o activitate sportivă susținută ce s-a amplificat pe parcursul deceniilor și s-a soldat, nu de puține ori, cu rezultate remarcabile pe plan internațional. Am avut, prin urmare, o activitate sportivă organizată înaintea multor țări cu potențial economic ridicat și ne-am afirmat pe



arena internațională, prin câțiva ași ai volanului, în întreceri sportive importante, organizate în primele decenii ale secolului nostru și după aceea. Într-o convorbire, ca aceasta, nu avem posibilitatea să etalăm întregul lanț de reușite ale automobilistilor români în concursurile internaționale. De aceea, mă voi opri doar la câteva momente mai semnificative. În 1905, un mic grup de români, din care a făcut parte și cunoscuta scriitoare Martha Bibescu, a atras atenția cercurilor automobilistice din Europa întreprinzând cel mai îndrăzneț raid automobilistic al timpului, pe distanța Galați—Ispahan (fosta capitală a Persiei). Cu un an mai târziu, Ion Maican deschide seria performanțelor înregistrate de români în competițiile internaționale, clasându-se al treilea, din 90 de concurenți, în cursa de coastă de la Château-Thierry (Franța). În 1927, George Fernic se clasează pe locul 11 în celebra cursă de la Indianapolis (S.U.A.), iar în 1928, Jean Calciu învinge în proba de kilometru lansat de la Miramas (Franța). E. Urdărianu câștigă Raliul San Remo, iar

Matei Ghica stabilește pe pista de la Montlhéry mai multe recorduri mondiale de viteză. Amintesc, de asemenea, îndelunga participare a echipajelor românești la cea mai vestită competiție rutieră din lume — Raliul Monte Carlo — aureolată, în 1936, cu victoria de mare răsunet obținută de cuplul Petre Cristea—Ionel Zamfirescu.

— **Ce rezultate de prestigiu au fost obținute de automobilisții sportivi români în anii de după Eliberare?**

— Continuând tradiția înaintașilor lor, automobilisții noștri s-au remarcat în ultimele trei decenii mai ales în competițiile rutiere, în care, pentru prima dată, ei și-au pus în evidență calitățile cu ajutorul unor mașini realizate de industria românească de automobile. Au fost obținute locuri fruntașe atât în Raliul Dunării-Dacia, cât și în maratonul automobilistic Turul Europei sau în întrecerile rutiere internaționale din țările vecine dotate cu Cupa Prietenia. În aceste concursuri s-au remarcat piloți și navigatori ca Eugen Ionescu-Cristea, Ștefan Iancovici, Ovidiu



Scobai, Cornel Motoc, Nicu Grigoras, Ludovic Balint, Ștefan Vasile, Constantin Zărnescu și alții. Unul din obiectivele loturilor noastre, participante la aceste competiții, a fost și a rămas etalarea, în condiții corespunzătoare, a calității automobilelor Dacia pentru promovarea lor la export. În afară de succesele menționate mai înainte, avem satisfacția să spunem că mașinile construite pe Platforma industrială a Colibașilor și echipajele uzinei respective și-au făcut o admirabilă popularizare, prin clasarea lor pe primele locuri, la grupă și la clasă, în două din cele mai dure raliuri din lume, etape ale campionatului mondial: Raliul Portugaliei și Raliul Acropole.

Rezultate notabile au obținut și autoturismele Olcit, încă de la primele lor participări în competițiile internaționale.

— **Ce loc ocupă F.A.C.R. în mișcarea automobilistică internațională?**

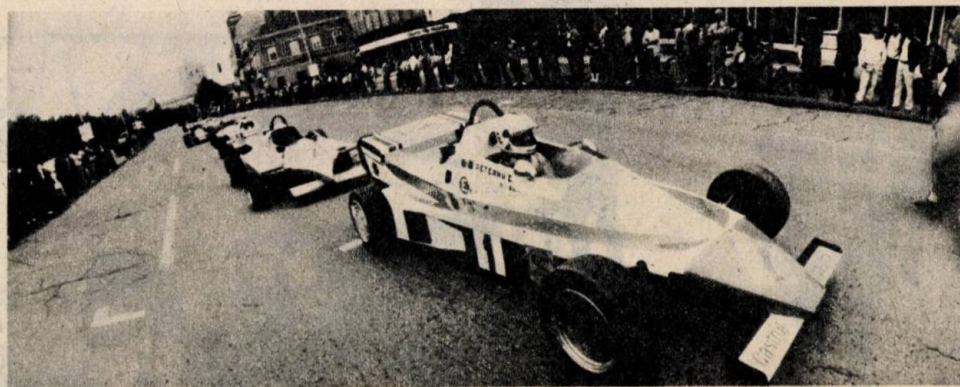
— Federația Automobil Clubul Român întreține relații de colaborare cu toate organizațiile automobilistice membre ale Alianței Internaționale de Turism (A.I.T.) și ale Federației Internaționale a Automobilului (F.I.A.) Ca membru activ al acestor organizații internaționale, din care fac parte peste o sută de țări, F.A.C.R. beneficiază de o serie de avantaje privind regimul scrisorilor de credit, al documentelor de trecere prin vamă, al informațiilor rutiere și al noutăților din alte domenii specifice. Toate aceste avantaje le punem la dispoziția membrilor F.A.C.R. prin intermediul cluburilor noastre teritoriale, pentru turiștii automobiliști străini (membri ai cluburilor partenere) onorăm scrisorile de credit, care, de fapt, reprezintă o protecție multilaterală (juridică, turistică, medicală, tehnică, rutieră etc.) asigurată pe baza convențiilor internațio-

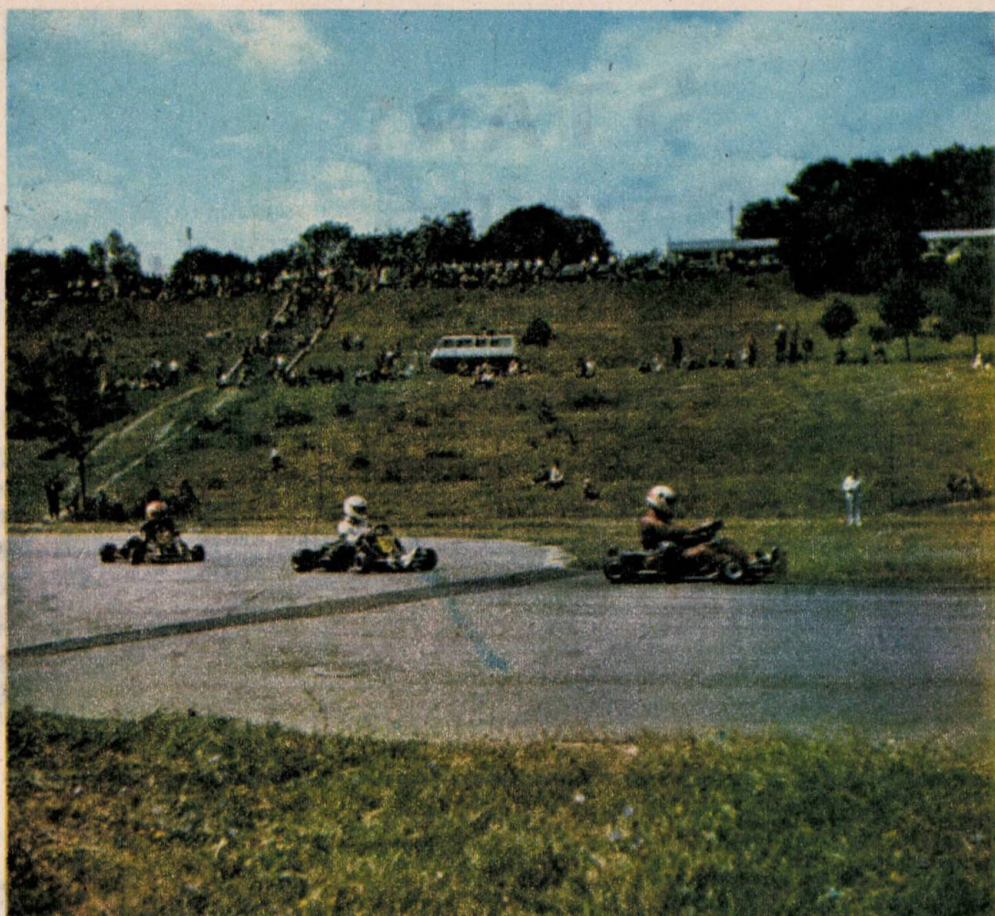
nale existente. Prin intermediul comisiilor de specialitate ale celor două organizații internaționale amintite, Federația A.C.R. reprezintă un factor activ în fenomenul automobilistic internațional.

— **Care sînt activitățile de masă organizate de Federația A.C.R.?**

— Acordăm o atenție deosebită promovării activității automobilistice de masă, ca mijloc de perfecționare în conducerea automobilului, ca mod de întărire a sănătății, de petrecere în mod plăcut și util a timpului liber. Acțiunile recreative, turistice, care combină deplasarea cu automobilul și mersul pe jos, în cadrul cărora programul de destindere se împletește cu cel instructiv-educativ, se bucură de o largă audiență în rândurile membrilor noștri. De asemenea, o dezvoltare din ce în ce mai mare o cunosc, în ultima vreme, raliurile tehnico-aplicative, acțiuni în care excelează multe din cluburile noastre de automobilism și karting, în frunte cu cele din Satu Mare, Maramureș, Brăila, Municipiul București.

La întrecerile organizate sub egida marilor competiții naționale Daciada participă anual un mare număr de automobiliști și tineri iubitori ai kartingului, care își măsoară iscusința în mînuirea volanului atît în fazele comunale, orașenești, municipale sau județene, cît și în finalele pe țară. Aceste finale constituie adevărate sărbători ale sportului cu motor, unele dintre ele purtînd denumiri ce au intrat în tradiție: Raliul economiei, Finala raliurilor tehnico-aplicative, Raliul femeii, Finala raliului automobilelor de epocă, Finala concursului de îndeminare auto etc. O subliniere aparte o merită cele două cupe din domeniul kartingului — de primăvară și de toamnă — prin care acest îndrăgit și util sport își reîmpropătează mereu



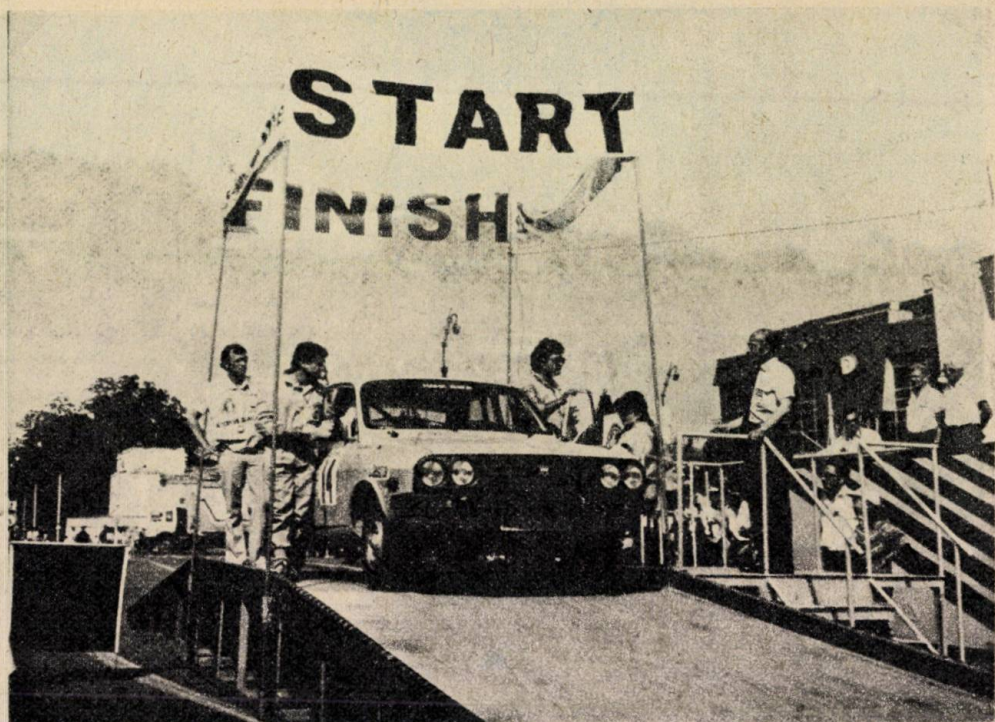


cadrele, promovind spre activitatea de performanță elemente tinere, talentate ce și-au făcut ucenicia în sportul de masă.

— Tovarășe Ing. Niculescu, în luna octombrie ați participat la Congresul anual al F.I.A. Am fi dispuși să aflăm ce reprezintă, actualmente, această organizație internațională și în ce măsură preocupările ei coincid cu ale noastre.

— Federația Internațională a Automobilului este o organizație puternică, de prestigiu. Așa cum am menționat la început, noi sîntem membri în acest organism de peste 80 de ani, adică din 1904, făcînd parte, în decursul timpului, din comisiile sau subcomisiile ei. Actualmente, F.A.C.R. este membră, prin trei din reprezentanții săi, în Comisia internațională de circulație, în Comisia tehnică internațională și în Comisia internațională a vămilor. Prin principalul său organism, care

poartă numele de F.I.S.A. (Federația internațională a sportului automobilistic), F.I.A. se preocupă, în primul rînd, de problemele competiționale, patronînd cele mai importante campionate și curse de pe glob: cursele de Formula 1, de Sport-Prototip, de formula 3000, campionatele mondiale, europene și zonale de raliuri etc. O altă latură importantă a activității F.I.A. o reprezintă implicarea ei în cele mai stringente probleme ale mișcării automobilistice mondiale: circulație și securitate rutieră, protecția mediului ambiant, dezvoltarea cercetării și industriei automobilistice, turismul cu automobilul și altele. Cred că fie și numai înșiruirea pe care am făcut-o poate furniza doritorilor o motivație plauzibilă asupra coincidenței dintre preocupările F.I.A. și preocupările noastre. Țin să adaug faptul că fără girul F.I.A. nu se poate organiza nici o competiție internațională (cum este, de



exemplu, Raliul Dunării—Dacia) și nu se poate omologa nici un tip de mașină (de exemplu, Dacia sau Olcit) în vederea participării acestora la concursurile de orice gen.

— **Vă rugăm, tovarășe secretar federal, să ne faceți o succintă prezentare și a altor avantaje de care se bucură membrii F.A.C.R.**

— Prin intermediul cluburilor noastre teritoriale, membrii F.A.C.R. se bucură de privilegiul de a putea participa la activitatea automobilistică și de karting pe care o organizăm. De asemenea, ei beneficiază de o serie de avantaje decurgând din convențiile încheiate pe plan central cu Ministerul Turismului și cu Administrația Asigurărilor de Stat (ADAS). Alte convenții, încheiate pe plan local, asigură membrilor o serie de servicii, după cum urmează: depanări-remorcări, verificare tehnică anuală, testarea aprinderii și carburanției, procurare de bilete pentru odihnă și tratament, organizare de excursii în țară sau peste hotare, obținerea permisului internațional de conducere, a scrisorilor de credit, încheierea de asigurări ADAS, inițiere în legislația rutieră etc. De asemenea, în cadrul cluburilor județene sau în cercurile auto din întreprinderi, școli, comune, membrii F.A.C.R. participă la acțiuni dintre cele mai diverse pe linia educației rutiere, cunoașterii și folosirii judicioase a automobilului,

inițierea în cunoașterea și conducerea karturilor etc. În unele cluburi județene ființează cercuri ale posesorilor de automobile de aceeași marcă (Dacia, Trabant, Skoda, Olcit etc.). Amintesc, totodată, că membrii asociației noastre care nu comit abateri de la disciplina rutieră, pe parcursul unor lungi perioade de timp (cinci ani, zece ani etc.), primesc distincția „Conducere auto exemplară”.

În încheierea acestei convorbiri, permiteți-mi să evoc o întâmplare, mărunță în aparență, dar profundă ca semnificație. Un membru al Clubului județean de automobilism și karting Suceava a plecat cu mașina personală, la tratament, într-o stațiune dintr-o altă zonă a țării. Acolo și-a pierdut cheile automobilului. Acasă mai avea un rînd de chei, dar nu le putea cere de la familie, neavînd încă instalat un post telefonic în apartament. I-a venit o idee salvatoare: a telefonat clubului județean, unde era cunoscut. Peste trei zile, în ajunul plecării din stațiune, la hotel i-au sosit cheile de rezervă. Un asemenea serviciu nu este înscris în mod expres în regulamentul de funcționare al cluburilor, dar el face parte din ceea ce ne place să credem că reprezintă trăsătura de bază a climatului din asociația noastră. O asociație care, de peste opt decenii, se află în slujba membrilor ei.

Interviu consemnat de Dumitru LAZĂR



ASPECTE DIN ACTIVITATEA DE CLUB, DE AUTOMOBILISM ȘI DE KARTING

ÎNSEMĂRI DIN AGENDA DE LUCRU A UNOR PREȘEDINȚI AI CLUBURILOR FEDERAȚIEI AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

CLUBUL JUDEȚEAN

DE AUTOMOBILISM ȘI

KARTING CLUJ

Clubul nostru se mândrește cu faptul că, în prezent, dispune de un larg activ obștesc format din automobilisti amatori sau profesioniști, din sportivi fruntași și, în general, din iubitori ai sportului automobilistic și kartingului. C.J.A.K. Cluj coordonează și organizează în județul Cluj o bogată activitate competițională atât pe linia sportului de masă, cât și pe linia sportului de performanță. În prezent, activează





În județul Cluj un număr de 14 asociații sportive, dintre care 4 sînt de nivel republican, avînd în componența lor un număr de peste 220 de sportivi legitimați.

Acțiunile recreative, turistice, tehnico-aplicative, organizate în colaborare cu O.J.T. Cluj se bucură în rîndul membrilor noștri de o largă participare. Amintim aici acțiunile turistice și tehnico-aplicative organizate la Cheile Turzii, Valea Drăganului, Muntele Băișorii, Valea Ierii, Fîntînele-Beliș, Valea Arieșului, la care a participat un mare număr de iubitori ai automobilismului și turismului auto.

În anul 1987 am organizat, sub egida „Daciadei”, un campionat județean cu 15 etape la automobilism și 9 etape la karting care s-a bucurat de participarea unui număr de peste 350 sportivi. Pe lîngă acest campionat, sportivii noștri au reprezentat județul Cluj la finala pe țară a Raliului Femeii de la Tg. Mureș, unde au ocupat locul I la echipe, devenind astfel campioană, precum și la finala pe țară a raliurilor sportive de masă de la Bistrița unde, de asemenea, au ocupat primul loc pe echipe.

În ceea ce privește sportul de performanță, C.J.A.K. Cluj a participat la Campionatul republican de raliuri „Divizia A” cu echipa „Șoimii I.T.A.-Cluj”, care a avut o bună comportare, clasîndu-se la finele anului pe locurile 4—5.

La campionatul republican de raliuri „Divizia B” am participat cu echipa C.J.A.K. Olimpia-Cluj, o echipă tînă, care s-a afirmat mai ales la raliul „Avram Iancu”, unde a ocupat locul secund, iar majoritatea componentilor echipei îndeplinesc condițiile pentru promovare în prima divizie a țării.

Kartingul a fost reprezentat în Campionatul republican de viteză pe circuit și anduranță de echipa C.J.A.K. Viitorul C.U.G. Prin participarea la Cupa de primăvară și Cupa de toamnă, un număr de șase sportivi au îndeplinit condițiile de participare în Campionatul republican

din anul 1988. Acțiunile organizate pe plan local în colaborare cu Casa pionierilor și șoimilor patriei, precum și cu Comitetul Județean al U.T.C. au atras un mare număr de tineri la practicarea acestui frumos sport tehnico-aplicativ.

Cu bune rezultate activează și Colegiul de Oficiali care și în acest an a participat cu prestații de bună calitate la oficierea majorității etapelor Campionatului republican de raliuri: Divizia A și B, precum și viteză în coasta și circuit. Pentru a îndeplini în bune condițiuni sarcinile și atribuțiile ce decurg din delegările încredințate de către Federația A.C.R., arbitrii Colegiului Județean își perfecționează permanent pregătirea de specialitate.

Pentru anul 1988 ne propunem să atragem un număr tot mai mare de automobiliști la acțiunile sportive de masă organizate sub egida „Daciadei”, să sporim activitățile educative în spiritul respectării cu strictețe a regulilor de circulație, de prevenirea evenimentelor rutiere. În colaborare cu I.J.T.L. vom înființa încă o echipă de raliuri care va activa în Divizia B, avînd astfel pentru anul 1988 trei echipe de raliuri care vor reprezenta județul Cluj în campionatul republican.

De asemenea, odată cu darea în folosință a kartodromului din municipiul Cluj-Napoca dorim să revenim în cadrul Campionatului republican de karting cu echipa „Motor I.R.A.”, echipă cu vechi tradiții în acest sport care, datorită lipsei unei baze materiale, a fost nevoită să se retragă din campionat.

Dorim ca în anul 1988 Federația A.C.R. să ne încredințeze organizarea unei etape din cadrul Campionatului republican de raliuri Divizia A, avînd în vedere buna organizare, în Divizia B, a raliului „Avram Iancu” ediția 1987 apreciat elogios de către participanți.

Viorel POPA, președinte

CLUBUL MUNICIPAL DE AUTOMOBILISM ȘI KARTING — BUCUREȘTI

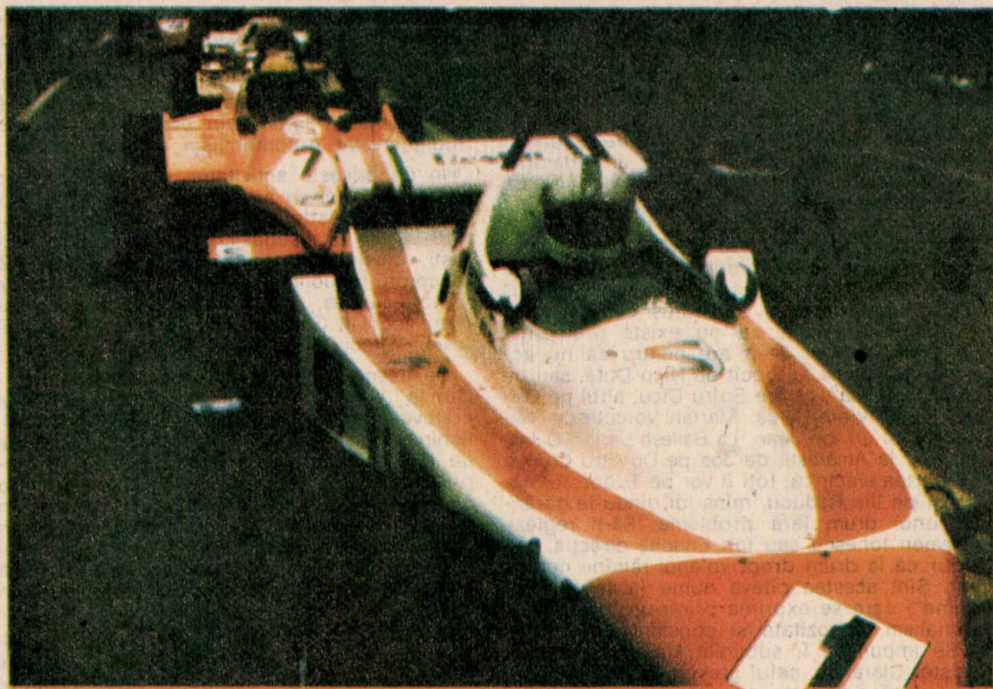
Automobilisții bucureșteni, membri ai Federației A.C.R., sînt cuprinși în 180 de cercuri automobilistice de pe lîngă întreprinderi, instituții și școli din cele 6 sectoare teritoriale ale Capitalei și din Sectorul Agricol Ilfov. Demn de remarcat este și faptul că avem în cadrul clubului un larg activ obștesc, format din cadre specializate, din automobilisți amatori sau profesioniști, din sportivi frunțași care activează pentru rezolvarea unor probleme într-un domeniu atît de variat și îndrăgit cum este activitatea sportivă automobilistică și de karting, precum și în domeniul circulației rutiere, al diversificării gamei de servicii specifice oferite membrilor F.A.C.R.

Acțiunile recreative, turistice, care combină deplasarea cu automobilul și mersul pe jos, în cadrul cărora programul de destindere se împletește cu cel instructiv-educativ, se bucură de o largă audiență în rîndurile membrilor noștri. Astfel de activități au fost organizate prin secția de turism automobilistic din cadrul clubului nostru, sub forma raliurilor familiale, în cadrul Daciadei, pe traseele: Transfăgărășan, Sărata Monteoru, Vulcanii Noroiși, Magistrala Albastră, Raliul Porțile de Fier. De un real folos pentru desfășurarea acestor activități turistice este înființarea, în sediul clubului nostru din Șos. Colentina nr. 1, a unei agenții de turism în colaborare cu I.T.H.R.-București, care ne asigură servicii de cazare și masă în zonele turistice din țară, atît cu ocazia acțiunilor sportive organizate cît și pentru celelalte solicitări, individuale sau în grup, de odihnă și tratament.

O mărturie grăitoare asupra modului cum ne-am ocupat de organizarea competițiilor sportive de masă locale stau numeroasele titluri de campioni ai Daciadei — ediția 1987 — cîștigate de sportivii noștri la finalele pe țară ale competițiilor de îndemînare auto — 5 titluri, raliul automobilelor de epocă — un titlu, raliul tehnico-aplicativ — un titlu.

Clubul a participat în Campionatele naționale de circuit de viteză și de coastă cu o





echipă în fuziune cu Asociația Sportivă I.D.M.S. La toate etapele naționale ale Campionatului de circuit viteză și coastă din acest an, echipa noastră a avut 1—2 sportivi pe podiumul de premiere.

Și la karting echipa clubului nostru, în fuziune cu echipa Calculatorul-I.I.R.U.C., s-a aflat printre protagonistele Campionatului național de duranță și în anul 1987 a devenit campioană națională.

Cu bune rezultate s-a continuat activitatea denumită „Joiă secretarului de cerc automobilistic”, această activitate rezervată secretarilor de cercuri auto din întreprinderi și instituții, constituind un bun prilej de schimb de experiență tehnico-organizatorică, precum și instructiv-educativă, organizate lunar.

S-au organizat dezbateri speciale cu membrii cercurilor, consacrate prelucrării unor accidente în vederea prevenirii acestora și a întăririi disciplinei în circulație. La realizarea acestor activități de un real folos ne-a fost activul voluntar din rândul posesorilor distincției „Conducere auto exemplară”, care sprijină organele de miliție în baza Regulamentului aprobat prin HCM nr. 772/1966, în anul 1987 obținând un număr de 130 autorizații pentru membrii F.A.C.R., care participă cu regularitate la acțiunile solicitate de Serviciul circulație al I.M.B.

Sîntem convinși că pentru atragerea în clubul nostru de noi membri trebuie să ne îmbunătățim activitatea și în primul rînd este necesar ca serviciile oferite acestora să fie de bună calitate și prestate cu solicitudine. În acest sens, C.M.A.K. va trebui să militeze în continuare pentru o și mai bună colaborare cu întreprinderile prestatoare de servicii din București pentru ca astfel membrii F.A.C.R. să aibă

încredere și să apeleze la serviciile specifice oferite de clubul nostru, direct sau în colaborare cu terți prestatori. Va trebui să creștem ștacheta exigenței și pentru o mai bună colaborare cu prestatorii, în ceea ce privește deservirea pe bază de tichet sau scrisori de credit în cazul turiștilor automobiliști străini.

Radu DONCIU, președinte

CLUBUL JUDEȚEAN DE AUTOMOBILISM ȘI KARTING DOLJ

În întreaga țară telefonul cu numărul 12345 este cunoscut și arhicunoscut de către automobiliști. În împrejurări nedorite automobilistul apelează la acest număr de telefon de la care primește un sprijin direct... o speranță că cineva va veni la el, la el în șosea, să-l ajute să-și rezolve necazul.

Cînd vorbim despre depanările și remorcările din județul Dolj, o asemenea activitate este sinonimă cu a vorbi despre „nea” Puia Peici și Nicu Geangu. Acești mecanici sufletești și neobosiți, intervin și rezolvă pe loc astfel de necazuri ale automobiliștilor, de dimineața și pînă seara. Cînd au timp, mai zăbovesc cîteva minute cu întîmplări din munca lor

(zi-de zi „tot pe drum, pe drum” se adună); și nu gresesc afirmând că cea mai mare satisfacție a lor, pe lângă aceea prilejuită de meserie, este atunci când rezolvă necazul unui automobilist, membru al F.A.C.R., care a rămas în pană sau a avut vreun alt ghinion.

Aceeași satisfacție sau dorință de a veni în ajutorul automobilistilor, membri ai Federației A.C.R. o întâlnim și în atelierele service în care aceștia efectuează serviciile oferite în contul cotizății anuale. Atît la Craiova, cit și Bailești și Amărăștii de Jos calitatea serviciilor este la nivelul pretențiilor automobilistilor. „Băieții lui Ulăreanu”, uneori „ai lui Jimmy sau Lătaru” (cei doi șefi de tură), sînt totuși cei mai buni. Asta nu înseamnă că nu există preferințe. Unul așteaptă și 2—3 ore pentru că nu acceptă la mașina lui decît pe Nicu Duță, sau pe „nea Marinică”, ori pe Spiru Dicu, altul pe Genel Deca, Viorel Dică, Marian Voiculescu, Mihai Kauzîl ori Ion Jean. La Bailești pe Ion Dunăvătu iar la Amărăștii de Jos pe Dumitru Chiriță. La partea electrică, toți îl vor pe Tudoroiu Marin și pe Ilie Răducu, mîna lor dîndu-le garanția unui drum fără probleme. Să-ți regleze Carmen Ionescu sau Ion Enache direcția, ești sigur că la drum drept volanul rămîne nemîșcat. Sînt acestea cîteva nume (a se citi „re-nume”) care se exprimă printr-un înalt profesionalism, seriozitate și constanță.

Se impune a fi subliniat aici și meritul lui Costel Ulăreanu, șeful atelierului service, care a știut să ridice și, mai ales, să mențină sus stacheta calității serviciilor acordate membrilor F.A.C.R. Și nu în ultimul rînd, nu trebuie uitat sprijinul direct oferit de conducerea I.J.T.L. Dolj, îndeosebi în persoana ing. Iulian Ocroteală, directorul unității, care a spus încă de la început: „Nu aș vrea ca membrii F.A.C.R. să simtă vreo diferență între modul în care au fost și sînt serviți. Dimpotrivă, dorim ca serviciile, calitatea acestora să sporească.”

Desigur, am mai putea aminti de serviciile oferite membrilor noștri, în colaborare cu O.J.T. Dolj, pentru procurarea de bilete la odihnă și tratament, pentru petrecerea timpului liber la sfîrșit de săptămînă. Acestea ar fi însă numai o latură din activitatea Clubului Județean de Automobilism și Karting Dolj...

În ce privește activitatea sportivă auto din județul nostru, ea a dobîndit în anul 1987 noi dimensiuni. Astfel, în anul 1987 echipa de raliuri „Oltcit” a cîștigat competiția cu Dacia Pi-tești, clasîndu-se pe primul loc. La Gr.A2, campion republican este echipajul craiovean Duval—Nemeș, urmat fiind tot de alți coechipieri: locul II Cordan—Cordan, locul III Bușulescu—Dicoi la egalitate cu Savu—Popa.

De asemenea, un titlu de campion republican la „viteză în coastă” l-a obținut sportivul craiovean Petre Cojocar. Și în Divizia B, echipa „C.J.A.K.-Oltcit”, înaintea ultimei etape de la Timișoara, se află în luptă cu „Rutierul-Brașov” pentru primul loc. Să adăugăm la aceste frumoase succese obținute în acest an cu mașina construită la Craiova, locul II în clasamentul echipelor de club, obținut la raliul „Vida” (R.P. Bulgaria), o competiție europeană ce a reunit la start mărci de prestigiu din lume.

În paralel cu sportul de performanță, o revigorare simțitoare a cunoscut-o și sportul de masă. La cele patru competiții automobilistice organizate în județ, au luat startul peste 150 de amatori, tineri și tinere, dornici să-și etaleze măiestria în mînuirea volanului.

Pentru anul 1988 dorim mai multă vigoare sportului automobilistic oltenesc, mai multe succese în campionatele naționale și o conduită civilizată pe arterele rutiere ale patriei.

Marcel STANCULEASA, președinte



CLUBUL JUDEȚEAN DE AUTOMOBILISM ȘI KARTING BUZĂU

N-am putea spune că anul 1987 a fost „rău” pentru noi, membrii Clubului județean de automobilism și karting Buzău. Dacă ne oprim numai asupra indicatorilor și obiectivelor propuse, depășirile sînt substanțiale la toate capitolele. Am reușit din nou să depășim cifra de 10.000 de membri cotizanți, deși aveam planificați doar 8800; să facem economii substanțiale la cheltuieli și să realizăm beneficii importante. Tot la capitolul realizări am putea trece și organizarea a două etape (coastă și circuit) ale campionatului republican de automobilism, precum și pregătirea primilor oficiali buzoieni — cu lărgul concurs al F.A.C.R.

Colaborarea cu atelierele Școlii de șoferi amatori din Buzău, Rm. Sărat și Nehoiu (director, Gh. Mușă), care deservesc în condiții ireproșabile membrii C.J.A.K.-ului, explică multe din realizările noastre. De asemenea, în anul 1987 n-am primit nici un reproș în legătură cu calitatea lucrărilor executate cu pricepere de mecanicii auto de la atelierul cu care

noi avem contract pentru automobiliști membri ai clubului nostru.

La sediul clubului nostru, viitorii conducători auto se pregătesc sub competența supraveghere și instruire a activistului voluntar Ion Constantin, lector la Școala de șoferi amatori.

Colaborarea cu organele de miliție pe diverse probleme s-a încununat de cele mai bune rezultate, mai ales cu serviciul circulație din cadrul Miliției județene. Numărul acțiunilor comune a crescut, materialele de propagandă editate împreună au găsit o largă audiență în masa conducătorilor auto.

Întreaga activitate ne-am desfășurat-o sub îndrumarea organelor locale de partid și de stat, a Consiliului județean pentru educație fizică și sport. Avînd în vedere sprijinul de care ne bucurăm din partea tuturor factorilor cu răspundere și atribuțiuni, pentru anul 1988 ne-am propus ca ecusonul clubului nostru să apară pe caroseriile unor mașini proprii de concurs; echipa de karting să urce în clasa-mentul general; să ne apropiem mai mult de cercurile din marile întreprinderi și instituții din județ; să organizăm mai multe competiții, inclusiv la Rm. Sărat; să sporim numărul sportivilor legitimați; să ne ocupăm mai mult de instruirea tinerilor care practică kartingul în secțiile de la Casele pionierilor și șoimilor patriei; să diversificăm gama activităților de club și să folosim cu chibzuință bunurile care aparțin tuturor membrilor.

Prof. Cristian TEODORESCU,
președinte





CLUBUL JUDEȚEAN

DE AUTOMOBILISM

ȘI KARTING

SATU MARE

Anul 1986 a fost un an de referință în viața clubului nostru, un an în care am reușit să ocupăm un loc fruntaș în toate compartimentele activității pe care o desfășurăm. Cred că baza acestui succes a constituit-o mobilizarea tuturor membrilor la acțiunile pe care le-am organizat, participarea lor entuziastă la viața clubului. În anul 1987 situația a fost tot atât de îmbucurătoare: pînă la 30 octombrie am realizat planul integral, iar cu o lună mai înainte (30 septembrie) planul la membri era îndeplinit în proporție de 103 la sută. Să mai reținem și faptul că veniturile totale le-am depășit de două ori față de plan, în condițiile cînd s-a înregistrat o mărire a planului cu 10 la sută.

În desfășurarea activității noastre am pus un accent deosebit pe creșterea eficienței muncii, venind în întîmpinarea opțiunilor membrilor

clubului nostru, urmărind îndeplinirea și respectarea contractelor cu atelierele ce ne deservesc, ca și diversificarea de prestații de servicii către toți pasionații afiliați clubului nostru. Mai mult, am întreținut relații directe cu membrii clubului, organizînd consultații juridice, informații turistice, pregătiri în vederea obținerii permisului de conducere auto etc. Ne-am preocupat de atragerea permanentă a membrilor spre clubul nostru, de îndeplinirea ritmică a planului de muncă. Acest fapt ne-a permis să ne situăm pe poziții fruntașe și în activitatea sportivă de masă și de performanță, să participăm la numeroase competiții atît în țară cît și peste hotare. O echipă a clubului nostru a activat în 1987 în campionatul republican de raliuri, divizia A, participînd la toate cele cinci etape ce s-au organizat. S-a distins în special echipajul format din Ștefan Ferenczi și Sigismund Gal, care, în Raliul Harghita, de exemplu, s-a clasat pe locul III, la grupa C.

În activitatea sportivă de masă s-a înregistrat un adevărat aflus de participare din partea membrilor F.A.C.R. Paleta activităților este extrem de diversă: raliuri tehnico-aplicative și concursuri de îndemînare auto, ce fac parte dintr-un campionat județean cu 10 etape, unul interjudețean cu 6 etape, 3 în județul nostru și 3 în județul vecin, Maramureș. Aceste raliuri sînt dotate cu cupe prilejuite de diferite aniversări: „Agricultura socialistă 25”, Cupa 8 Martie, Cupa Eliberării etc.

Reprezentanții clubului nostru au participat la patru concursuri internaționale, în R.P.U., R.D.G. și R.S.C. La Satu Mare a devenit tradițional Raliul Eliberării, la startul căruia s-au aliniat 126 de echipaje din țară, ca și din alte țări — R.D.G., R.P.U., R.S.C.

La finalele pe țară ale Daciadei, la Raliul femeii, de la Tg. Mureș, am ocupat locul III, la finalele tehnico-aplicative de la Bistrița, locurile II și III, pe echipe și locul I la individual avansați și începători, cu echipajele Titus Damian și Monica Gătina și, respectiv, Carol Urai și Ștefan Nagy. Aceste rezultate se datoresc, fără îndoială, popularității de care se bucură acest sport, la noi în județ, concretizat prin existența a zece secții de automobilism și a 124 sportivi legitimați cu activitate continuă.

Kartingul are la Satu Mare numeroși simpatizanți. Asociațiile sportive de la Întreprinderea de utilaj minier de la Întreprinderea Unio, din comunele Petrești, Sanislău, Pișcolt desfășoară o activitate constantă fiind prezente la numeroase concursuri. La noi, ca și în alte județe, kartingul reprezintă o minunată școală de instrucție, educație, de canalizare a talentului și interesului tinerilor către problemele legate de tehnică, de munca productivă.

Mihai SAS,
președinte



Din timpuri străvechi, meleagurile brașovene au reprezentat o vatră de civilizație materială și spirituală românească; ele au fost locul de desfășurare a unor importante evenimente ale istoriei poporului nostru, a luptei revoluționare comune a oamenilor muncii români, maghiari, germani și de alte naționalități pentru libertate și dreptate socială.

Inconjurat din trei părți de munți și dealuri, cu un orizont larg deschis spre Cîmpia Bîrsei, Brașovul beneficiază de o splendidă poziție la poalele muntelui Timpa. Aflat între marile trecători ale Carpaților (Bran, Predeal), Brașovul devine încă în urmă cu aproape 700 de ani un punct de legătură nu numai între Transilvania, Țara Românească și Moldova, ci și între Orient și centrul Europei, un puternic centru meșteșugăresc și comercial cunoscut pe continent.

Cele mai vechi documente atestă existența Brașovului încă din anul 1234 sub denumirea de „Corona”, iar mai târziu (1295) de Brașov. Pe la jumătatea secolului al XV-lea, Brașovul avea o populație de 6.000 locuitori, fiind cel mai mare oraș din Transilvania. Aspectul său era asemănător cu acela al orașelor medievale din centrul Europei.

Fiecare secol din existența orașului și-a lăsat aici însemnele: ziduri și turnuri de cetate (Turnul alb, Turnul negru), bastioane (al țesătorilor, al fierarilor, al cojocarilor), porți de cetate (Poarta Mureșenilor, Poarta Ecaterinei), ridicate în secolele al XIV-lea, al XVII-lea, care pot fi admirate și azi. Din secolul al XIV-lea se păstrează unul din cele mai frumoase complexe de arhitectură gotică, impresionant prin proporțiile lui, Biserica Neagră. O adevărată comoară a acestui monument de arhitectură o constituie cele 119 covoare anatolice din secolele XVII—XVIII. Este cea mai bogată colecție de acest gen din Europa. În imediata apropiere a edificiului se află statuia marelui iluminist sas, Johannes Honterus, originar din Brașov. El a înființat aici prima tipografie (au fost tipărite cărți didactice în limba latină, greacă și germană — anul 1533) și a organizat gimnaziul din Brașov pe baze umaniste.

În cartierul Scheii Brașovului — unul din cele mai vechi și pitorești cartiere ale orașului — se află un muzeu (Piața Unirii nr. 1) care evocă prima școală cu predare în limba română (1495) și tot în Brașov diaconul Coresi tipărește prima sa carte în limba română

(1559). Prin școlile brașovene au trecut ca dascăli sau elevi, sau au activat pe tărîmul culturii și științei personalități marcante — români, maghiari, germani — așa cum au fost Dimitrie Eustatievici — autorul primei gramatici în limba română, Gheorghe Barițiu — om de cultură și patriot român, participant la revoluția din 1848, Apáczai Csere János — învățat maghiar, adept al raționalismului cartezian și al sistemului lui Copernic, Anton Kurz — gânditor sas, participant la revoluția din 1848 (a căzut în lupta de la Sighișoara, odată cu marele poet maghiar Petőfi Sándor) și alții, a căror memorie este evocată în muzeele orașului.

Dintre monumentele de arhitectură ale Brașovului trebuie neapărat vizitate: **Casa Sfatului** (situată în vechiul centru), construcție din secolele XIII—XV (adăpostește în prezent Muzeul Județean), în Piața 23 August nr. 30, **Bastionul țesătorilor** unde s-a organizat muzeul „Cetatea Brașovului” și a fortificațiilor din Țara Birsei — str. George Coșbuc nr. 9, **Casa Hirschner**, construcție din secolul XVI — aici s-a amenajat „Cerbul Carpatin” — unitate vizitată de orice turist care trece prin Brașov pentru atmosfera specifică de la restaurant și crămă-braserie, bar de zi, restaurant terasă, cofetărie, pentru programele folclorice și de varietate.

Monumentele de arhitectură, purtînd patina vremii, se află la Brașov în deplină armonie cu chipul contemporan al orașului, cu noile și modernele sale edificii sociale și culturale, cu înșoritele cartiere de locuințe.

Întreaga viață a orașului cunoaște ritmurile vieții contemporane. Brașovul, cu populația sa de peste 350.000 de locuitori, se înscrie pe harta României ca un puternic centru economic (ocupă locul al doilea pe țară ca volum al producției industriale), cu o industrie de prim rang, locul unde se produc tractoarele, autocamioanele, rulmenții ș.a. — prețuite azi pe multe meridiane ale lumii. Este un puternic centru universitar în care învață peste 7.000 de studenți, în facultăți de diferite profile. În Brașov funcționează trei teatre, o orchestră filarmonică, o orchestră de muzică populară, sînt deschise muzee de diferite specialități, galerii permanente de artă plastică, biblioteci, apar publicații în limba română, maghiară și germană.

Localitate turistică prin excelență, atît pentru valorile sale urbane cît și în ipostaza de placă turnantă spre alte colțuri pitorești din județ și întreaga țară, Brașovul dispune de mari hoteluri și restaurante în măsură să satisfacă cele mai exigente preferințe, de numeroase posibilități de distracție, agrement, sport.

De pe virful Tîmpa (960 m altitudine) se desfășoară o frumoasă priveliște asupra Brașovului și împrejurimilor sale. Pe Tîmpa, unde se poate ajunge pe o alee în 26 serpentine sau cu telecabina (570 m lungime, 320 m diferență de nivel, capacitate — 20 persoane) este instalat pitorescul restaurant „Panoramic”.

Situată la o distanță de 13 km de municipiul Brașov, la o altitudine de 1020 m, **POIANA BRAȘOV** este o stațiune permanentă, renumită în țară și străinătate, recomandată pentru odihnă, sport și agrement. Ferită de curenți puternici, cu un climat tonifiant, fără călduri



excesive sau geruri intense, cu ierni blînde și veri răcoroase (temperatura medie anuală fiind 5,8°C), Poiana Brașov polarizează activitatea turistică din întreaga țară, fiind una din principalele stațiuni estivale.

Poiana Brașov a reprezentat un loc de agrement încă de la începuturile acestui secol. Deși prima cabană a fost construită în 1907, iar în anul 1909 a avut loc primul concurs de schi, se pare că schiori îndrăzneți s-au aventurat peste culmile Postăvarului încă din 1895. Totuși, Poiana Brașov rămîne, pînă în anul 1950, cu precădere un pitoresc decor natural, numărînd numai 15—20 vile, care erau frecventate mai ales în zilele de sărbătoare și la sfîrșit de săptămînă.

Odată cu organizarea Jocurilor mondiale universitare de iarnă 1951, această perlă montană a turismului devine prima stațiune din țară destinată mai ales practicării sporturilor de iarnă. Baza materială a acestora se dezvoltă de la an la an, conform unui plan de sistematizare, ajungînd în prezent la o capacitate de cazare de 3000 locuri (în hoteluri, vile și cabane). Alimentatia publică oferă și ea aproxi-



mativ 5.400 locuri (fără terase) în mare majoritate în unități cu specific.

Trecînd în revistă numai cîteva din unitățile O.N.T. „Carpați” Brașov începînd cu Hotelul Sporturilor, construit în 1951, și continuînd, în ordine cronologică, cu Hotelul Bradul, Teleferic, Alpin, Ciucas, Soimul, Intim, Caraiman și terminînd cu hotelul Piatra Mare, construit în 1980, ne putem face o imagine a diversității de stil arhitectonic și de minunatele posibilități de cazare și odihnă activă pe care le oferă stațiunea Poiana Brașov.

Baza de agrement a stațiunii oferă multiple posibilități de petrecere a timpului liber, pentru toate vîrstele și în orice anotimp. Practicarea schiului alpin și fond, facilitată de pîrtii de schi pentru toate categoriile de schiori, este deservită de o rețea de mijloace de transport pe cablu (telecabine, telescaune, teleschiuri, baby-teleschi).

O noutate care va permite practicarea schiului și vara, este darea în folosință a pîrtiei de schi (din masă plastică), care este plasată în apropierea hotelului Poiana.

Vara se poate face canotaj pe lac sau baie în piscina descoperită a hotelului Teleferic. În perioada anotimpului rece, turiștii au la dispoziție piscina acoperită a hotelului Alpin, piscina acoperită a complexului „Cristal”, precum și un patinoar artificial.

Numeroase alte acțiuni și programe turistice cum ar fi partide de echitație, plimbare cu sania cu cai, în căruțele cu coviltir, schi pe iarbă, cură de teren, tir cu arcul etc., îmbogățesc gama mijloacelor de divertisment din stațiune.

Drumețiile montane în stațiune și împrejurimi, cum ar fi spre cabana Postăvarul (altitudine 1590 m, marcaj bandă galbenă, durată 2—2 1/2 ore), spre cabana Cristianul Mare (1705 m), marcaj cruce roșie, durată 3 ore, sau spre Cabana Cheia (800 m, marcaj bandă albastră, durată cca 2 ore) sînt numai cîteva invitații pentru cei ce poposesc pentru cîteva zile în Poiana Brașov.

Din Poiana Brașov se organizează excursii în împrejurimi și în zona Brașovului.

Un alt obiectiv important în Poiana Brașov este Complexul multifuncțional „Favorit” cu: o sală polivalentă de 500 locuri, cinematograf, sală de conferințe și simpozioane, restaurant, sală de jocuri, popice semiautomate (2 piste) sală de lectură și șah, bar de zi etc.

Diversificarea acțiunilor turistice este permanent în atenția gazdelor astfel ca turiștii să revină pe aceste meleaguri, să găsească mereu ceva nou, care să confirme pe deplin vocația turistică a orașului Brașov.

ing. Aurel ROMAN



VĂZUTE ȘI

AUZITE LA

**RALIUL
DUNĂRII-
DACIA**

**A XXII-A
EDIȚIE**

• În zilele de 12 și 13 iunie 1987, județul și municipiul Sibiu au găzduit, ca de obicei, cu multă ospitalitate, Raliul Dunării — Dacia, competiție automobilistică internațională ajunsă la a XXII-a ediție. A fost pentru a cincea oară când acest raliu

s-a desfășurat pe meleagurile sibiene, unde există un traseu admirabil, cu probe de clasament interesante și de mare selectivitate.

• Să spunem ce ne-a plăcut mai mult la această ediție? Ne-a plăcut faptul că, pentru prima dată de la înființarea raliului, locul întâi în clasamentul general a fost ocupat de un echipaj român pe o mașină Dacia. Pilotul Ludovic Balint și copilotul Constantin Zărnescu, ambii din echipa I.A.P., merită felicitări pentru acest succes. Sîmbăta, 13 iunie, seara, după încheierea întrecerii, Balint ne-a declarat: „Sînt fericit că am învins. A fost greu, dar s-a încheiat cu bine. Mulțumesc tuturor celor care au contribuit la buna organizare a competiției”.

• Bucurie ne-a creat și faptul că locul secund în clasamentul general al raliului a revenit unei mașini Olcit, pe care au concurat craiovenii Constantin Duval-Gheorghe Nemeș. Să-i dăm cuvîntul pilotului: „Sincer să fiu, nu mă așteptam. Dar iată că a fost să fie bine. Băieții din echipa de asistență au fost harnici și expeditivi. Le mulțumesc!”

• Ne aflăm la punctul de start-sosire, lîngă Casa de cultură a sindicatelor din Sibiu. Este sîmbătă spre seară. Raliul trebuie să se încheie. Așteptăm sosirea concurenților. Ne uităm în continuare după Olcituri. Sosește Corneliu Bușulescu (coechipier Ion Dicoi), sosește Aurică Savu (coechipier Dumitru Popa). Ne întrebăm: unde este Petre Cojocaru? „Unde să fie, zice cineva, iață-l aici, lîngă noi, ca spectator!” Amabil și zîmbitor, ca de obicei, chiar dacă împrejurarea nu-i prea îngăduie o asemenea stare de spirit, Cojocaru ne spune: „S-a rupt un suport al motorului și a ieșit planetara... Astea sînt cursele, n-avem ce face!”...

• Tot la start-sosire. Ne atrage atenția un nou operator, înzestrat cu un modern aparat de luat vederi. Este vechea noastră cunoștință, pilotul Silviu Dinu, din Pitești, profilat în ultima vreme pe curse de viteză și pe... operatorie. „Am prins niște imagini pe probe, clasa întâi!”, zice el satisfăcut. Apoi începe să filmeze un Olcit, care intră împins la ultimul control orar. Este echipajul soților Cordan, care, la un moment dat, se afla pe locul secund în clasamentul general al raliului (grupa A). Ce s-a întîmplat? Pilotul Florin Cordan răspunde scurt, prin geamul deschis: „S-a rupt un culbutor!”...



1



2

1. Cunoscutul echipaj sovietic Bol-
sih-Bolșih.
2. Câștigătorii raliului (Balint-Zărnescu)
pe serpentinele ce urcă la Păltiniș.

● Pe timpul raliului, toți concurenții români au locuit în campingul de la Dumbrava Sibiului, în aer curat și în bună vecinătate. Unii au venit și cu familia, așa că nu ne-a fost de mirare să-i vedem acolo, cum joacă volei împreună, pe Radu Vasile, Bianca Balint, Ruxandra și Andreea Zărnescu... Să vă mai spunem

cine sînt aceștia? Ați ghicit, de bună seamă: ei sînt copiii cunoscuților campioni Vasile, Balint, Zărnescu.

● Pe Șanta, la finișul probei, atmosferă de serbare cîmpenească: lume multă, muzică, grătare, în pîrîul din apropiere



3



4

3. O fotografie „de familie”, în timpul desfășurării rallyului. De la stînga la dreapta: Constanța Nuță, Ana Vasile, Radu Vasile, Liliana Zărnescu, Roxana Zărnescu, Octavia Balint, Bianca Balint, Albertina Dobos, Andreea Zărnescu.

4. Pipota-Zdenek (Cehoslovacia, Skoda 130 LR) — locul 5 la grupa B.

lăzi de bere la răcit, corturi... Este un loc nimerit de urmărit rallyul, dar și de întîlnire cu oameni din lumea curselor, cu care nu te-ai văzut de multă vreme. Iată-l pe Virgil Bălaj, din Timișoara, fost pilot de viteză, iată-l pe Florin Posteucă, fost și el concurent, din Brad. Ce faci, Florine? „Ce să fac, zice el, privesc rallyul și

mă gîndesc mereu la echipa noastră, Cetate-Deva, care a dispărut de pe firmament. Păcat!” Același cuvînt final îl pronunțăm și noi, dar de două ori!

● Discutăm pe fugă, după încheierea rallyului, cu Vallo Soots (coechipier To-



5. Duval-Nemș (Olciș), locul secund în clasamentul general.



6. Alexandru Botezan-Septimiu Popa atacând în forță drumul de macadam al probei speciale Șanta.

mas Putmaker), din echipa Uniunii Sovietice, care a câștigat grupa B. Soots este o veche cunoștință a noastră, care a mai luat parte și la alte ediții ale raliului. Cum i s-a părut competiția acum, în 1987? Răspuns scurt: „Ocin harașol!” Apoi se îndepărtează, pronunțând rar două cuvinte românești: „La re-ve-de-re!”

● Privim clasamentele acestei ediții, alcătuim câteva statistici, câteva „ierarhii”. Ce ne spun ele? Pe parcursul celor 32 probe de clasament, Balint a fost de 27 de ori cel mai rapid dintre piloții români. În 5 probe, acest „titlu” neoficial i-a revenit lui Ștefan Vasile, clasat, în finalul raliului, pe locul 4 la grupa A. „Olciștii”



7



8

7. La punctul de start-sosire al raliului.
8. Pe podium, la sosire, cuplul Nicolae Andrei-Gheorghe Barbu (locul 5 în clasamentul general).

Fotografii: Alexandru-Mihai Florea și Dumitru Lazăr

Cojocaru, Duval, Cordan n-au trecut niciodată de Balint, în probele de clasament, dar au fost de zece ori pe locul secund după pilotul de la I.A.P.

• La Raliu au luat parte 55 de echipaje cu mașini de grupa A și 23 cu mașini de grupa B, reprezentând 7 țări: Bulgaria,

Cehoslovacia, R.D.G., Polonia, România, Ungaria și Uniunea Sovietică. S-au clasat 33 de echipaje la grupa A și 14 la grupa B. În concluzie: 47 clasati, 41 abandonati. Un rezultat care atestă selectivitatea competiției, seriozitatea și profesionalismul celor care au conceput-o. Tuturor: felicitări! (D.L.)